

會議過程正式紀錄

2015年12月9日星期三

上午11時正會議開始

出席議員：

主席曾鈺成議員，大紫荊勳賢，G.B.S., J.P.

李卓人議員

涂謹申議員

陳鑑林議員，S.B.S., J.P.

梁耀忠議員

劉慧卿議員，J.P.

譚耀宗議員，G.B.S., J.P.

石禮謙議員，G.B.S., J.P.

張宇人議員，G.B.S., J.P.

馮檢基議員，S.B.S., J.P.

王國興議員，B.B.S., M.H.

李國麟議員，S.B.S., J.P., Ph.D., R.N.

林健鋒議員，G.B.S., J.P.

梁君彥議員，G.B.S., J.P.

黃定光議員 , S.B.S., J.P.

何秀蘭議員 , J.P.

李慧琼議員 , J.P.

陳克勤議員 , J.P.

陳健波議員 , B.B.S., J.P.

張國柱議員

黃國健議員 , S.B.S.

葉國謙議員 , G.B.S., J.P.

葉劉淑儀議員 , G.B.S., J.P.

謝偉俊議員 , J.P.

梁家傑議員 , S.C.

梁國雄議員

陳偉業議員

田北辰議員 , B.B.S., J.P.

吳亮星議員 , S.B.S., J.P.

何俊賢議員 , B.B.S.

易志明議員 , J.P.

胡志偉議員 , M.H.

姚思榮議員 , B.B.S.

范國威議員

馬逢國議員, S.B.S., J.P.

莫乃光議員, J.P.

陳志全議員

陳恒鑽議員, J.P.

陳家洛議員

陳婉嫻議員, S.B.S., J.P.

梁志祥議員, B.B.S., M.H., J.P.

梁繼昌議員

麥美娟議員, B.B.S., J.P.

郭家麒議員

郭偉強議員

郭榮鏗議員

張華峰議員, S.B.S., J.P.

單仲偕議員, S.B.S., J.P.

黃碧雲議員

葛珮帆議員, J.P.

潘兆平議員, B.B.S., M.H.

鄧家彪議員, J.P.

蔣麗芸議員, J.P.

盧偉國議員, S.B.S., M.H., J.P.

鍾樹根議員, B.B.S., M.H., J.P.

謝偉銓議員, B.B.S.

缺席議員：

何俊仁議員

劉皇發議員, 大紫荊勳賢, G.B.S., J.P.

方剛議員, S.B.S., J.P.

林大輝議員, S.B.S., J.P.

梁美芬議員, S.B.S., J.P.

梁家騮議員

黃毓民議員

毛孟靜議員

田北俊議員, G.B.S., J.P.

張超雄議員

葉建源議員

廖長江議員, S.B.S., J.P.

鍾國斌議員

出席政府官員：

律政司司長袁國強先生, S.C., J.P.

運輸及房屋局局長張炳良教授, G.B.S., J.P.

財經事務及庫務局局長劉怡翔先生, J.P.

創新及科技局局長楊偉雄先生, J.P.

列席秘書：

秘書長陳維安先生, S.B.S.

主席：秘書，請響鐘傳召議員進入會議廳。

(在傳召鐘響後，多位議員進入會議廳)

提交文件

下列文件是根據《議事規則》第21(2)條的規定提交：

附屬法例／文書 法律公告編號

《2015年公眾衛生及市政條例(公眾遊樂場地)
(修訂附表4)(第2號)令》 231/2015

《2015年〈2003年證據(雜項修訂)條例〉(生效日期)
公告》 232/2015

其他文件

第43號 — 緊急救援基金
基金受託人年報
(截至二零一五年三月三十一日止)

第44號 — 菲臘牙科醫院
2014/15管理局年報

第45號 — 健康護理及促進基金
二零一四至一五年度報告

內務委員會有關研究附屬法例及其他文書的第7/15-16號報告

《2014年版權(修訂)條例草案》委員會報告

議員質詢的口頭答覆

主席：質詢。第一項質詢。

打擊的士司機的違例行為

1. 易志明議員：根據《道路交通(公共服務車輛)規例》，的士司機濫收車資、拒絕載客和兜攬乘客即屬犯罪，一經定罪，可處第3級(即一萬元)的罰款及監禁6個月。雖然警方不時就該等違例行為進行執法行動，但該類個案仍時有所聞。有的士司機指出，一小撮害群之馬作出違例行為，便損害了整個行業的形象，而奉公守法的司機的生意亦受影響。他們呼籲政府加大力度打擊的士司機的違例行為，杜絕歪風蔓延。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去5年，的士司機因干犯與的士服務有關的罪行而被檢控的人數、按所涉罪行和法庭所施加的處罰分項列出司機被定罪的次數，以及按個別司機被定罪的次數，分項列出被定罪司機的人數及他們被施加的處罰；
- (二) 過去5年，當局有否就法庭對違例的士司機判刑過輕而提出上訴；如有，詳情為何；如否，原因為何；及
- (三) 當局會否提高的士司機作出違例行為的罰則，例如訂明重犯者必定會被永久取消駕駛的士的資格，以加強阻嚇作用；如會，詳情為何；如否，原因為何，以及當局有何措施可有效打擊的士司機的違例行為？

運輸及房屋局局長：主席，的士為乘客提供個人化、點到點和較舒適的服務，是香港公共交通服務的重要一環。

的士服務受《道路交通條例》(香港法例第374章)(“《條例》”)及其附屬法例規管。法例訂明的士司機提供服務時須遵從的一般操守和各種與的士服務有關的違規行為，包括社會較為關注的違規行為如濫收車資、拒載及兜路。根據《條例》，這3類違規行為的最高罰則均為罰款1萬元及監禁6個月。法庭亦可就這3類違規行為經定罪後，在

罰款及／或監禁之外，另加判處暫停涉案人士駕駛的士的資格一段時間，即所謂“停牌”一段時間。目前，法例並無就法庭可判的停牌時間設定上限。

就易志明議員質詢的各部分，我現綜合答覆如下：

一直以來，政府致力協助的士業界維持具質素的服務和合理收費水平，亦同時打擊的士業內的任何違規行為，以保障消費者的利益。近年，有關的士服務的乘客投訴有增長趨勢，政府深感關注。警方已加大執法力度，並會特別針對較多旅客的地點(如纜車站、蘭桂坊等)嚴厲執法，當中包括通過“放蛇”行動打擊的士司機違法行為。警方針對濫收車資、拒載及兜路的行為，在過去5年多(由2010年至今年10月)一共就990宗個案作出檢控。詳情載於附件一。若控方認為需要跟進判刑(例如刑罰太輕)，可循既定程序提出覆核刑罰。在過往5年多，警方未有因認為的士違規行為的判刑過輕而提出上訴。

從附件一的數字可見，在過去5年多，涉及濫收車資、拒載及兜路的檢控數字均有所上升。以拒載為例，檢控數字由2010年的28宗增加至去年的128宗，而今年截至10月為止的檢控數字已達167宗。同期，法庭就一些違規案件，曾分別判處的最高刑罰為罰款5,500元(涉及兜路)、停牌9個月(涉及濫收車資)及監禁3個月(涉及濫收車資)。值得一提的是，涉及濫收車資的停牌個案由2012年全年的8宗大幅增加至2015年(截至10月為止)的17宗。此外，今年截至10月因濫收車資而已被檢控的58宗個案中，30宗已被定罪，當中14宗被同時判監禁(或緩刑)及停牌。

這些檢控及判刑數據說明了警方加大力度執法及法庭判案的具體情況。除針對上述那些公眾較為關注的違規行為之外，警方亦有就其他的士服務的違規行為(如兜客、在的士站不排隊接客、涉及安全帶的違例事項)作出檢控。在本年截至10月，警方共就這些違規行為提出了1 149宗檢控。

就屢次干犯法規的人士，控方一貫會將涉案人士過往曾干犯類似罪行的資料提交法庭作考慮。以最近干犯濫收車資的法庭判案為例，今年1月至10月，合共12名是曾干犯的士違規行為的人士。根據所得的資料顯示，這些重複犯案人士的判罰明顯較重。初犯者通常會被判罰款，而重複犯案人士則較常會被同時判停牌及監禁。詳情見附件二。

現時的法例已就的士違規行為訂有相當全面及不同程度的罰則。案例顯示判罰未達罰則的上限，反映目前罰則足夠，而根據我們了解，法庭會考慮每宗案件涉及的各項因素，作出合適的判刑，故此政府現階段無必要考慮提高罰則。但是，政府會繼續密切注意針對的士違規行為的執法及判罰情況。同時，如上文所指，如果涉案人士是屢犯者，控方會向法庭提供相關資料以供法庭考慮。

此外，我們亦認為有需要加強針對的士業界的宣傳教育。運輸署一直有透過與業界溝通，提醒他們要遵守法例，並通過不同渠道向乘客發放包括收費水平、前往主要目的地的參考車費及求助電話在內的資訊。運輸署亦將在的士事務常規會議上，定期向業界提供就的士違規事宜的執法情況及判決的資料。

附件一

2010年至2015年(截至10月) 就濫收車資、拒載及兜路的檢控數字及判罰

違規行為	最高罰則	年份	檢控數字 (宗)	判罰		
				罰款 (元)	獲判監禁／緩刑／社會服務令 個案數目／監禁期	獲判停牌 個案數目／停牌期
濫收車資	罰款10,000元及監禁6個月	2010	16	100至1,500	0	0
		2011	21	200至4,000	0	1宗／2星期
		2012	29	450至2,300	5宗／1至2個月	8宗／3至8個月
		2013	47	500至2,000	9宗／2星期至3個月	7宗／1至8個月
		2014	51	330至5,000	9宗／7日至6星期	1宗／9個月
		2015 (截至10月)	58	500至5,000	15宗／6日至2個月	17宗／1至6個月

違規行為	最高罰則	年份	檢控數字(宗)	判罰		
				罰款(元)	獲判監禁／緩刑／社會服務令個案數目／監禁期	獲判停牌個案數目／停牌期
拒載	罰款10,000元及監禁6個月	2010	28	500至2,500	0	0
		2011	34	450至2,800	0	1宗／1個月
		2012	81	450至3,000	0	3宗／2星期至4個月
		2013	126	320至2,500	0	2宗／1至2個月
		2014	128	450至2,000	0	1宗／4星期
		2015 (截至10月)	167	300至3,000	0	1宗／1個月
兜路	罰款10,000元及監禁6個月	2010	39	400至5,500	0	0
		2011	27	500至4,000	0	0
		2012	34	100至3,000	0	0
		2013	43	500至2,000	0	1宗／3個月
		2014	33	500至2,400	0	0
		2015 (截至10月)	28	100至1,500	0	0

附件二

2015年1月至10月濫收車資的定罪數字總覽

判罰		檢控數字	定罪數字	判罰 [#]
(i)	罰款	-	14宗	罰款金額：500元至5,000元 (較常見罰款：1,000元，共4宗)
(ii)	獲判停牌	-	17宗	停牌期：1至6個月

判罰		檢控 數字	定罪數字	判罰 [#]
(iii)	獲判判監／ 緩刑／ 社會服務令	-	15宗 (判監：6宗； 緩刑：8宗； 社會服務令：1宗)	判監：6日至2個月 緩刑：12個月至2年 社會服務令：160小時
(iv)	個案總數	58宗 [*]	30宗 (註：由於部分個案涉及多於一項判罰，因此定罪個案總數並不等於(i)至(iii)的總和。)	

註：

* 有28宗個案未有判決。

根據所得的資料顯示，初犯者通常會被判罰款，而重複犯案人士較常會被判停牌及監禁。

易志明議員：主席，如果政府一直所做的工作有效，那些數字便不會不斷飆升，此其一。此外，我拿着的是今年11月29日一份報章(A1版)有關“黑的”問題的報道。對於現時法庭輕判的處罰，月入數萬元的的士司機只會視作營運成本的一部分。我們當然沒有能力左右法庭如何判決，但我並不認同局長在主體答覆中所述：“案例顯示判罰未達罰則的上限，反映目前罰則足夠”。正因現時法庭判刑過輕，無法起到阻嚇作用，所以我們業界更希望政府能夠修例，把罰則起點提升，那麼即使法庭判處最低罰則，也能夠產生一定阻嚇作用。我們希望能達致這效果，請問局長會否考慮？

運輸及房屋局局長：主席，正如我在主體答覆中所述，如果控方在經過諮詢律政司後認為法庭的判罰過輕，當然會提供進一步資料，要求覆核有關判罰。但是，相關數字卻顯示，儘管現時設有罰則上限，但法庭的判罰卻往往未達到該上限水平。換言之，這個罰則上限並沒有令法庭不能判處較重的刑罰。香港社會尊重司法獨立。我們作為控方，當然會按照法例，把我們認為最充分和最穩妥的論據交給法庭，而法庭會根據法律和每宗案件的實際情況來量刑。所以，在這方面，我們不能胡亂揣測法庭的判處。

謝偉銓議員：主席，其實的士司機違例數字近期也有上升，局長也對這方面表示關注。然而，我卻看到，實際的檢控數字，與交通諮詢委

員會(“交諮詢會”)轄下的交通投訴組季報(2015年4月1日至6月30日)所載的投訴數字，存在甚大的差距。我不知道局長曾否研究，為何有這麼多人投訴但檢控數字卻這麼少？其中會否涉及要求投訴人出庭作證，然後才能轉介警方處理這項因素呢？就這方面，政府當局有否研究如何簡化程序，令轉介警方的投訴個案數字可以增加呢？

運輸及房屋局局長：主席，首先，主體答覆附件所列出的數字，主要是涉及社會較關注的嚴重違規行為，例如濫收車資、拒載及兜路等。涉及所有的士服務違規檢控的整體數字當然不止此數。我可以告訴大家，以今年首10個月計算，總數是1 402宗。當然，這數字與投訴的數字可能仍有差距，但亦說明了一個情況，即警方在處理涉及的士違規或被懷疑違規行為的投訴時，必須很小心考慮各種論據才能決定是否提出起訴。在懷疑違規的環境中，往往只有的士司機和乘客，故此缺乏第三方的資料或環境證據。所以，在執法過程中，到了須要具體考慮是否提出起訴的階段，警方有時或會遇到困難。

姚思榮議員：主席，的士司機濫收車資、兜路等情況，剛才局長也表示越來越嚴重。我亦看到報道，的士司機對遊客濫收車資的情況亦相當離譜，影響到香港的國際聲譽及旅遊業聲譽。

我看到判罰的情況，大部分都相當輕微，只是判處罰款，令司機更覺得濫收車資被罰款只是車租一部分而已。

我不知道當局是否有就這些判罰過輕的個案作出檢討，並根據檢討結果提出上訴？但是，當局表示至今並沒有提出上訴。我想問，為何面對如此嚴重的情況，當局也不考慮上訴？是否由於沒有進行檢討呢？

運輸及房屋局局長：主席，就每宗判罰個案，警方及律政司會視乎實際的情況作考慮。從控方的角度，如果他們覺得判罰過輕，在現有的制度下，是可以提出覆核的。

我剛才在主體答覆表示，在過去5年多，警方並無就法庭判罰過輕而提出上訴。姚議員則詢問，政府當局是否須要注意判罰的情況？

對此意見，我們會與律政司方面分享。但是，回顧有關數字，正如我在主體答覆所說，初犯者往往會被判罰款，但如果是多次干犯，其實法庭的判處亦會較為嚴厲。

就過去一、兩年的趨勢，從數字上來看，其實判處的罰則已較嚴厲，檢控的數字亦有所增加。這既反映警方加強了執法，亦反映法庭對於有關行為，是會按照個案的情況作出適當的處理。但無論如何，對於有些比較受社會關注的違法行為，現時警方亦加強了“放蛇”行動。

姚思榮議員：主席，局長沒有回答我的補充質詢。我是問當局有否進行檢討？即使警方沒有提出上訴，但當局亦有責任檢討罰則是否過輕及提出上訴。他似乎沒有回答。

運輸及房屋局局長：主席，就個別案件的判刑問題，正如我剛才回答另一位議員所說，法庭是要根據每宗案件的實際情節作考慮，我們難以一概而論。但是就整體趨勢而言，即投訴的數字的確是增加了，這點政府是關注的，我們會……

主席：局長，姚議員是問當局有否進行檢討，請就此作答。

運輸及房屋局局長：正如我剛才在主體答覆所說，我們的看法是不認為有必要增加罰則，因為以目前罰則的程度，是有足夠的空間讓法庭根據情節的嚴重性而判刑。

田北辰議員：主席，信不信由你，我在開會前去接請願信，你猜猜是誰向我請願？香港的士業議會（“的士業議會”）要求我今天向政府施壓力，加強執法力度，嚴懲違規司機。這是的士業議會的要求，你說諷刺嗎？

局長，最近立法會不停開會，大家的工作量增加了不少，我的助理有數晚在外面截的士，有5輛的士先後駛過，司機都是“耍手擰頭”，然後“踩油走人”。這種情況可如何舉報呢？

局長剛剛說過，過去1年，有2 800宗拒載投訴，當局只檢控了128宗(佔5%)；濫收車資方面，有1 600宗投訴，只檢控了58宗(佔3%)。局長也承認這是“口同鼻拗”，根本沒有證據。我的助理遇到的情況，又怎會有證據？的士司機問完往哪裏便“踩油”駛走了。

我想問，為何你們不考慮……所以我認為不是與罰則有關，這點我同意，問題是要提高檢控率。如果有128宗檢控個案，但有2 000多宗投訴……處理這些投訴已經令人極煩厭。局長現在說“口同鼻拗”，無法處理，但是否有方法在的士內安裝行車紀錄儀器、GPS，以及影像和聲音記錄器呢？其實，現時巴士已設有這種裝置。

局長，很諷刺的是，現時變得好像我要替你處理的士業界問題似的。我剛剛在立法會外拿着擴音器向傳媒說提議這樣做，他們是點頭同意的；如果的士業界點頭支持在的士安裝這些儀器，乘客一定會拍手贊成，那麼政府會否進行呢？

運輸及房屋局局長：主席，田議員剛才提到，的士業議會表示支持大力打擊“黑的”或違規行為，我認為是正常的，業界是應該要正視這情況的，而我們亦經常透過運輸署與業界商討如何針對違規行為多做工作。在技術上，究竟有何方法能夠較客觀地記錄的士車廂內發生的事情，以便真正遇上違規行為時，調查和檢控工作能夠更順暢呢？我同意是應該考慮的。

可是，如果只是簡單地比較投訴數字和實際檢控數字，便說檢控率低及出現了問題，我認為這結論並不全面，因為我們必須再看一看個別案件有否足夠證據。如果警方在沒有充分證據的情況下，不理案件的情節就貿然提出檢控，這並不是負責任的檢控政策。有時候，司機和乘客雙方“口同鼻拗”的情況是會出現的，因此警方希望加強“放蛇”行動，更有效地針對和揭露違規行為，亦使行業更關注這情況。我同意應再研究有何具體技術和設備，能夠加強這方面的調查和檢控工作，我亦會再與警方研究這個問題。

田北辰議員：局長，多謝你，但節省警力，只須安裝儀器便行。

主席：田議員，局長已經作答，你無須回應。

李慧琼議員：主席，其實社會上對於提升的士服務質素早已有共識。議員剛才提到，拒絕載客或其他違規行為需要改善，但我同時認為，局長亦要思考如何提升的士司機的質素，因為的士是我們經常乘搭的交通工具。我們亦知道，司機是個體戶，他們的收入在過去10年以來也沒有大幅增加，如果再要求他們提升自己，接受職前培訓，相信是沒有可能的。以我理解，交諮會早在2003年已經建議修訂入職要求，特別是引入職前培訓計劃。我想問局長，就這些建議，為何只聞樓梯響，至今仍然沒有實際動作，從而協助職業司機提升他們的整體質素呢？

運輸及房屋局局長：主席，的士司機質素當然是我們須要處理的問題之一。運輸署過去亦經常與業界團體商討，看看如何能夠提升司機質素，以確保更佳的服務質素。可是，我們需要明白，香港的士行業其中一個特點是“單頭司機”數目眾多，有些司機自己購買的士駕駛，在餘下的時間就會租予其他人。因此，這行業有很多從業員，即使業界也不容易取得主流及大家均認可的做法，而且業界團體數目亦較多。

在加強的士司機對違規行為的警覺，以及提升行業整體操守方面，我們的確需要加強工作。所以，我們是會跟進這一點的。

鍾樹根議員：主席，我最近收到兩宗拒載過海個案。看了主體答覆後，我亦覺得這個問題越來越嚴重。我現時提出一點意見，希望加強宣傳教育，不知道局長會否考慮。第一，運輸署可否規定，司機必須在的士車廂中，張貼濫收車資及拒載的罰則，從而警示司機不要進行以上行為，亦讓乘客甚至訪港旅客認清自己的權利，以及知道該如何應對有關問題。局長會否考慮呢？

運輸及房屋局局長：主席，運輸署目前已有提供實用的士資料予的士乘客，例如參考車資或投訴途徑等。就着鍾議員剛才提出的具體方法，我亦會業界商討。正如田議員剛才也提到，的士行業本身也希望針對違規行為加強工作，找出處理違規行為的有效方法。

主席：這項質詢到此為止。第二項質詢。

大陸居民在港駕駛安排

2. 范國威議員：主席，我要求點法定人數。

主席：秘書，請響鐘傳召議員返回會議廳。

(在傳召鐘響後，多位議員返回會議廳)

主席：范國威議員，請提出主體質詢。

范國威議員：主席，根據《道路交通(駕駛執照)規例》第11(3)條，運輸署署長可向持有該規例附表4所列國家或地方的主管當局所發的駕駛證明書或執照的申請人，免試簽發香港正式駕駛執照(下稱“免試簽發駕駛執照”)，以在港駕駛某些種類的車輛。該項免試簽發駕駛執照的安排適用於中國大陸。據報，大陸居民申請免試簽發駕駛執照的數目近年激增，而原因包括有代理人在港代大陸居民辦理有關的申請手續，以及大陸有謠傳指持有香港駕駛執照的大陸居民可在全球多個國家駕駛。關於大陸居民在港駕駛事宜，政府可否告知本會：

- (一) 有何措施遏止大量大陸居民爭相申請免試簽發駕駛執照；
- (二) 鑑於涉及免試獲發駕駛執照的大陸駕駛者的交通意外宗數據報在過去3年持續上升，而這情況可能與中港兩地在道路交通規例及駕駛者駕駛文化有差異有關，當局會否把中國大陸從免試簽發駕駛執照安排的適用地區中剔除，以保障道路安全；及
- (三) 鑑於俗稱“中港自駕遊”的過境私家車一次性特別配額試驗計劃第二階段一旦實施，符合資格的廣東省駕駛者將無須經過考核或修習駕駛課程便可獲准來港駕駛，令不少市民憂慮大量大陸私家車進入香港會影響道路安全及超出交通網絡的承受能力，當局會否擋置推行第二階段試驗計劃？

運輸及房屋局局長：主席，免試簽發香港正式駕駛執照的機制，是根據《道路交通(駕駛執照)規例》(香港法例第374B章)(“《規例》”)第11(3)條的規定，讓持有認可國家或地方簽發的海外駕駛執照的人士，可無須通過本地駕駛考試，而獲直接簽發香港正式駕駛執照，以駕駛私家車、總重量不超過5.5公噸的輕型貨車、電單車及機動三輪車。認可國家或地方載列於《規例》附表4內，共有32個國家或地方，其中包括中國內地(詳見附件)。

根據《規例》，該海外駕駛執照必須仍然有效或有效期屆滿不超過3年，以及是在簽發國家或地方經成功完成有關的駕駛考試後而獲得的。而且，申請人必須年滿18歲，並符合以下其中一項條件：(i)持有的執照最初是他在簽發國家或地方居住不少於6個月的期間內的任何一日簽發；或(ii)在緊接申請前已持有該認可國家或地方的執照不少於5年；或(iii)持有該執照簽發國家或地方的護照或同等的旅行證件。

香港駕駛執照是根據《道路交通條例》(香港法例第374章)簽發，只授權執照持有人於香港境內駕駛，並不授權有關人士於其他國家或地區駕駛。至於其他國家或地區會否接受香港駕駛執照持有人在當地駕駛，則屬個別國家或地區的決定。就內地謠傳香港駕駛執照持有人可在全球不同國家駕駛，運輸署曾於去年應內地媒體的查詢作出澄清。

運輸署一直謹慎處理及核實每一宗免試簽發香港駕駛執照的申請，以確保申請人完全符合法例要求和提供真實及準確的相關證明文件。如對申請人的海外或內地駕駛執照的真確性有任何懷疑，運輸署會就懷疑個案聯絡相關地區的領事館或有關的運輸部門以作查證及確認。

過去3年(即2012年、2013年及2014年)，被運輸署拒絕免試簽發香港正式駕駛執照的申請宗數分別為97宗、148宗和125宗。所有申請被拒的個案，都是因為申請人未能完全符合《規例》訂明的有關條件。一般而言，申請被拒絕的原因包括：申請人的海外駕駛執照與簽發當局所提供的資料不符、駕駛執照已被註銷或屆滿超過3年、申請人並

非以正式駕駛執照提出申請或申請人未能符合《規例》就居留於簽發國家或地方所訂明時間的條件。

就范國威議員所提質詢的3個部分，現答覆如下：

(一)及(二)

香港與內地的免試簽發駕駛執照安排是建基於互認原則、互惠基礎。香港當局向持有內地駕駛執照的申請人免試簽發香港正式駕駛執照的同時，持有香港正式駕駛執照的人士亦可向內地有關當局申請免試簽發內地駕駛執照。香港與內地免試簽發駕駛執照的安排自1977年實施以來，一直運作暢順。

運輸署自2007年起備存免試簽發香港正式駕駛執照的數字，內地的申請人一直佔大多數。不過，並無證據顯示這已造成道路安全的特別問題。從數據看來，在過去3年(即2012年、2013年及2014年)，本港交通意外宗數分別為15 894宗、16 089宗及15 790宗，當中透過持有內地駕駛執照獲免試簽發香港駕駛執照的司機所涉及的交通意外數字，分別只有66宗、87宗及86宗，而其中約九成為輕微交通意外，亦沒有涉及致命的意外。因此，政府無意停止向持有內地駕駛執照並符合各項要求的人士免試簽發香港駕駛執照。

(三) 政府於2012年3月30日推出過境私家車一次性特別配額試驗計劃(即坊間俗稱的“自駕遊計劃”)的第一階段(即港車北上)。截至今年10月底，有超過5 000輛符合資格的香港5座位私家車使用該試驗計劃經深圳灣口岸進入廣東省，逗留不超過7天。計劃實施至今約3年半，運作大致暢順。政府會小心觀察及檢討試驗計劃第一階段在各個方面的運作情況和成效，並與廣東省有關單位及其指定的在港辦事機構(即香港中國旅行社及香港總商會)緊密聯繫，繼續優化工作流程。至於試驗計劃的第二階段(即粵車南下)，兩地政府已表明並沒有具體的推行時間表。

附件

列於《道路交通(駕駛執照)規例》(香港法例第374B章)
附表4的國家或地方

(以筆劃序)

- | | |
|----------------|-----------------------------------|
| 1. 日本 | 18. 馬來西亞 |
| 2. 比利時 | 19. 挪威 |
| 3. 丹麥 | 20. 荷蘭 |
| 4. 巴基斯坦 | 21. 瑞士 |
| 5. 中華人民共和國 | 22. 意大利 |
| 6. 尼日利亞 | 23. 新加坡 |
| 7. 以色列 | 24. 奧地亞 |
| 8. 加拿大 | 25. 瑞典 |
| 9. 印度 | 26. 葡萄牙 |
| 10. 西班牙 | 27. 愛爾蘭共和國 |
| 11. 冰島共和國 | 28. 德國 |
| 12. 孟加拉國 | 29. 澳洲 |
| 13. 法國 | 30. 盧森堡 |
| 14. 芬蘭 | 31. 聯合王國 |
| 15. 南非共和國以及西南非 | 以及奧爾德尼(包括海峽群島)、
百慕達、根西島、萌島及澤西島 |
| 16. 美國 | |
| 17. 紐西蘭 | 32. 韓國 |

范國威議員：主席，我期望政府在其答覆中除提交數字外，亦提出一些量化指標，甚至表明會否因為影響香港的道路安全或對交通網絡構成壓力，而叫停免試簽發駕駛執照機制或“自駕遊計劃”。

為何輿論或香港司機如此關注此問題？其中一個十分重要的技術問題是，如這些持證人在香港干犯了超速駕駛、醉酒駕駛，以及違例停泊等罪行，他們一旦返回大陸，香港警方將如何能夠作出跟進甚至提出檢控呢？這是一個極大的疑慮，局長可否回答或提供一些數字，以支持他的說法，令香港人安心？

局長表示在過去3年，在香港發生而涉及免試獲簽發駕駛執照的司機的意外僅佔交通意外宗數的1%，但比起2012年，2013年的數字卻上升了三成，這不是一個小的數字。局長可否回答我們，香港警方如何能夠有力阻止這些因為免試簽發駕駛執照機制而衍生，而性質並不輕微的交通意外？

運輸及房屋局局長：主席，正如我在主體答覆中所說，涉及持有內地駕駛執照而透過免試簽發香港正式駕駛執照機制取得香港正式駕駛執照的人士的香港道路交通意外的數目極少，甚至不足1%。如以2014年或2013年的數字計算，相關的百分比只有0.5%，僅得數十宗，而且整體而言，當中有九成是輕微意外，並沒有致命的意外。警方並沒有任何資料顯示，涉及這數十宗交通意外的人士為了迴避因觸犯交通規例而受到的追究而逃回內地。

陳鑑林議員：主席，香港和30多個國家或地方訂定了免試簽發駕駛執照的安排，而據我們所知，最近亦有很多香港駕駛者在諸如台灣、澳洲、美國、英國或歐洲等地方發生交通意外，可見駕駛者在異地駕駛時，可能會因為對當地交通或路面情況不熟悉而發生意外。

我想問局長會否請運輸署在這方面多下工夫，讓獲簽發執照在香港駕駛的人士掌握更多資訊，增進他們對香港各方面交通事宜的認識？我相信向他們發出牌照的主因是認可其駕駛技術，但他們對路面情況則可能不太清楚，政府會否就此多下工夫呢？

運輸及房屋局局長：主席，運輸署會向所有駕駛執照申請者，包括免試獲簽發香港正式駕駛執照的人士派發一份守則，加深和提高他們對香港交通規例及有關情況的認識和注意。當然，陳議員也說得對，任何人持國際駕駛執照在海外駕駛時，均應特別注意當地交通的具體細節安排或駕車文化上的差異。我相信這對所有在另一國家或地區駕車的人士而言，均是需要注意的地方，而我們亦會特別留意這方面的問題。

可是，就交通意外的數字而言，正如我剛才在回答范議員時所說，有關數字其實較低，所以目前來說，我們不認為這是一個特別令人憂慮的問題。

單仲偕議員：主席，我想就有關謠傳的部分提問。我知道局長已作出答覆，表示運輸署已於去年應內地傳媒的查詢作出澄清。我想問現時運輸署對於免試獲簽發香港駕駛執照的駕駛者，會否在他們獲發香港正式駕駛執照後向其簽發國際駕駛許可證？

香港居民現在只要獲簽發正式駕駛執照，便可以申領國際駕駛許可證，但若屬免試獲簽發香港駕駛執照的人士，不單是內地駕駛者，而是附件所列其他32個國家或地方的駕駛者，一般而言是否也可在獲發香港正式駕駛執照後，進而申領國際駕駛許可證？

運輸及房屋局局長：其他國家的情況須視乎有關國家本身的法律或政策而定，但按照香港本身的要求，申請人必須在香港居住，既是香港身份證持有人，亦屬香港正式駕駛執照持有人，才可申領國際駕駛許可證。

主體答覆附件所列的30多個不同國家和地區，其駕駛執照持有人均可免試獲簽發香港正式駕駛執照，當中有些國家或地區基於歷史原因，未必一定作出與香港對等的安排。由於有關制度由1977年開始實施，所以有些國家或地區未必會給予香港駕駛執照持有人相同的待遇。可是，在現行政策下，這方面的安排一定要基於互惠的情況而作出。在這30多個國家或地區當中，香港已和其中10多個訂定了互相對等的承認。

單仲偕議員：換言之，外地居民即使免試獲簽發香港正式駕駛執照，如他不是香港居民，沒有香港身份證，他便不能取得由香港發出的國際駕駛許可證，對嗎？

主席：我聽到局長作答時是這樣說的。局長，你有否補充？

運輸及房屋局局長：沒錯，單議員的理解正確。如駕駛者並不是香港身份證持有人，運輸署將不會根據其香港正式駕駛執照而向其簽發國際駕駛許可證。

謝偉俊議員：主席，香港人曾擔心在實施自由行後，會因為有大量內地旅客來港而令罪案率飆升。同樣道理，現時就這個問題而產生的憂

慮，似乎也是擔心內地駕駛者在取得香港駕駛執照後，會導致香港的交通意外有所增加。可是，事實上，客觀證據顯示這並不是事實。

主席，按照對等原則，如香港人可在其他國家以香港駕駛執照取得當地駕駛執照，我們同樣要給予對方人民相同的權利。以香港的情況而言，現時有數以萬計香港居民在內地工作，局長是否知悉現時有多少名香港居民憑藉香港駕駛執照而在內地取得駕駛執照？政府當局有否這方面的數字？如有，改變是項政策又會對香港居民本身造成多大的影響？

運輸及房屋局局長：我們並沒有香港人免試獲簽發內地駕駛執照的數字，但側面資料顯示，截至今年11月，大約有4萬名香港跨境私家車司機，我們相信當中可能有大部分是以免試獲簽發駕駛執照的方式，獲得內地當局簽發駕駛執照。但是，這只是一個側面的評估，我們並沒有確實的數字。

謝偉俊議員：有沒有香港司機以香港駕駛執照取得內地駕駛執照而在內地駕駛的數字？

主席：局長，可否取得有關數字？

運輸及房屋局局長：主席，我們現時沒有這方面的數字，但可以嘗試看看能否取得有關的數字。(附錄I)

主席：第三項質詢。

廣深港高速鐵路通車後實施一地兩檢

3. 馮檢基議員：主席，上月21日，律政司司長和運輸及房屋局局長前往北京，與國務院港澳事務辦公室(下稱“港澳辦”)的官員，討論在廣深港高速鐵路(下稱“高鐵”)通車後實施一地兩檢安排。律政司司長

其後向傳媒表示，為要處理一地兩檢的問題，少不免一定要容許內地人員在高鐵西九龍總站執法，有關做法是無法避免。關於實施一地兩檢安排，政府可否告知本會：

- (一) 當局就實施一地兩檢安排與港澳辦官員商討的最新進展為何，以及雙方就一地兩檢安排的哪些方面已取得共識；當局就一地兩檢安排所擬備的各個方案的內容，包括各個方案所涉及的法律及運作問題；該等方案是否包括內地人員在高鐵列車上為旅客辦理出入境手續的方案；當局如何得出一定要容許內地人員在港執法的結論；
- (二) 當局有否計劃為了實施一地兩檢安排，建議全國人民代表大會常務委員會把有關的全國性法律列入《基本法》附件三，以賦權內地人員在本港執法；若有計劃，詳情為何，以及有否評估此舉會否違反《基本法》第十八條的以下規定，“任何列入附件三的法律，限於有關國防、外交和其他按本法規定不屬於香港特別行政區自治範圍的法律”；及
- (三) 鑑於有市民擔心政府為求對高鐵旅客帶來出入境的方便，故意曲解《基本法》的有關規定，並嘗試在《基本法》有關條文的字眼上鑽空子，而此舉可能削弱法治，政府如何消除市民的疑慮；有否評估港人對容許內地人員在港執法是否存有極大憂慮；鑑於《基本法》第十八條訂明，“在香港特別行政區實行的法律為本法以及本法第八條規定的香港原有法律和香港特別行政區立法機關制定的法律。全國性法律除列於本法附件三者外，不在香港特別行政區實施”，當局會否在嚴格遵守該條文的前提下，收回上述言論，並探討其他可行的一地兩檢方案；若否，原因為何？

律政司司長：主席……

(梁國雄議員站起來)

主席：梁國雄議員，你有甚麼問題？

梁國雄議員：主席，《基本法》第七十五條就立法會會議的法定人數有所規定。

主席：秘書，請響鐘傳召議員返回會議廳。

(在傳召鐘響後，多位議員返回會議廳)

主席：律政司司長，請作出主體答覆。

律政司司長：主席，廣深港高速鐵路(“高鐵”)就香港對外交通運輸方面的發展，具有重大的策略意義及作用。高鐵不但提供連接香港至深圳及廣州之間的高速鐵路服務，並連接區域及全國的鐵路網，因此能大大加強香港與全國各地的連繫。通車後，由香港的西九龍總站前往廣州的行車時間，將由現時約100分鐘縮減至約48分鐘。長途服務方面，往北京的時間會由現時約24小時縮減至約10小時。除節省來往香港與內地的時間外，更會產生經濟和社會效益，以及有助提升香港的整體競爭力。

在西九龍總站實施“一地兩檢”的安排，能實現高鐵的最大效益。在這安排下，乘坐高鐵由香港往內地的乘客，可於西九龍總站登車前完成香港與內地的出入境等手續，直接前往全國高鐵網絡沿線的所有城市，不用再檢。另一方面，在內地高鐵網絡任何一個城市登上往香港高鐵列車的乘客，可在直達香港後才於西九龍總站辦理兩地出入境等手續。由於南北行的旅客均可於西九龍總站辦理兩地出入境手續，登車後無須再上落車進行邊檢，因此能充分體現高鐵方便省時的效益。

“一地兩檢”絕非新的概念。雖然要考慮每個地方的獨特情況，但美加和英法等地的“一地兩檢”安排可提供借鑒。在西九龍總站實施“一地兩檢”的重要關鍵之一，在於如何在符合《基本法》的大前提下，容許內地檢查人員在西九龍總站執行內地的出入境、清關及檢疫等相關法律。因此，“一地兩檢”的設計涉及複雜的法律問題，亦需要考慮實際操作事宜。

律政司、運輸及房屋局、保安局和政制及內地事務局現正攜手積極研究有關問題，並與內地相關部委進行商討。我上月底與運輸及房屋局局長及其他特區政府同事到北京與國務院港澳辦等官員討論落實“一地兩檢”的事宜。雙方的目標都是高鐵香港段通車時，於西九龍總站落實符合《基本法》的“一地兩檢”安排。但是，由於雙方均需要進一步研究當中涉及的法律及運作等問題，雙方同意於明年年初再進行商討。

馮議員的質詢提及的具體事宜，包括在高鐵列車車廂上為旅客辦理出入境手續、是否容許內地檢查人員在西九龍總站特定範圍執行內地相關法律，以及是否需要將相關內地法律納入《基本法》附件三等議題，均在研究範圍之內。但是，正如我剛才指出，在探討任何“一地兩檢”的方案時，必須同時考慮法律及具體運作問題。

以在車廂上辦理手續的建議為例，雖然表面上有其吸引之處，但是否可行值得商榷。據理解，每列高鐵有8卡車廂，合共可載約579名乘客。由西九龍總站到福田站的車程約14分鐘，換言之，需要在極短時間完成1名乘客的出入境、海關及檢疫的相關手續。雖然有建議指可將部分程序分開處理，但這些建議在操作上是否實際可行，仍需小心探討。

主席，我完全明白社會上對落實“一地兩檢”的關注，包括會否對“一國兩制”帶來衝擊。我希望借此機會強調3點。第一，落實“一地兩檢”能夠令高鐵發揮最高效益，有利民生及符合香港整體利益，確實不容置疑。第二，特區政府與中央政府一直認同日後實行的“一地兩檢”安排必須完全符合《基本法》及“一國兩制”的原則。換言之，既要確保高鐵能發揮最大效益，同時亦必須嚴格符合《基本法》，不能破壞“一國兩制”的原則。因此，絕對不會出現曲解《基本法》或削弱法治的情況。第三，歸根究底，“一地兩檢”是由交通基建衍生的法律及運作配套問題。法律問題應以法律方式解決，而運作問題則可以技術方法處理。因此，若然我們能以客觀、務實的態度，聚焦處理相關法律及運作問題，我相信最後必定能夠在《基本法》的框架下妥善落實“一地兩檢”。

馮檢基議員：主席，沒想到我的主體質詢是“引蛇出洞”。我提出了兩種方法，但我說明兩者均違反《基本法》第十八條。然而，司長在主

體答覆第五段竟然說，那兩種違反《基本法》第十八條的方法“均在研究範圍之內”，這教人感到十分害怕。我擔心司長會為了發揮高鐵的所謂最高效益，犧牲“一國兩制”。

司長有否想過請教立法會主席呢？數天前，他說基本上可以實行“兩地兩檢”。如果司長認為在14分鐘內到達福田是沒有足夠時間，那麼便可以先在福田實行“兩地兩檢”，然後才在車廂辦理出入境手續。這是否一樣呢？司長是完全沒有考慮到有關的安排，一定不可違反《基本法》。

主席，司長在主體答覆第三段指出美加和英法等地的“一地兩檢”安排可以提供借鑒，但這是完全錯誤的想法，我希望司長可以摒棄這種想法。為甚麼我說司長是錯誤的呢？原因是，無論是美加之間，還是英法之間，相關的兩個國家也是由零開始討論，然後達致共識，最後才一起進行一件事。香港則是先有了《基本法》……人大於20多年前通過《基本法》，第十八條訂明不容許內地官員在香港執法……

主席：馮議員，請提出補充質詢。

馮檢基議員：……我的補充質詢是，司長和特首會否願意收回“為要處理一地兩檢的問題，少不免一定要容許內地人員在高鐵西九龍總站執法，有關做法是無法避免”這一句話？

律政司司長：主席，在研究如何落實“一地兩檢”時，我們會考慮所有切實可行或有機會讓“一地兩檢”順利落實的方案。馮議員的主體質詢問及可否透過《基本法》第十八條，將相關的內地法律列入附件三。我相信大家都知道社會上已經有相當討論，亦有法律界人士認為這是一個可以考慮、探討的方案，而我們也將之列入研究範圍之內。我們看不到為甚麼這一定是違反《基本法》或“一國兩制”。

至於馮議員說借鑒英法或美加是錯誤的，恕我未能認同。正如我剛才在主體答覆中指出，我們要考慮每個地方的獨特情況，但美加和英法確實多年來已經落實了“一地兩檢”。我完全明白兩者有不同之處，特別是我已多番重複，在香港，我們需要在符合“一國兩制”和《基

本法》的情況下進行“一地兩檢”。所以，我們是不會盲目跟從外地的例子。我們的起點是《基本法》及“一國兩制”，但這不會局限了我們往後設計的“一地兩檢”安排，亦不會窒礙我們在這方面的工作。

馮檢基議員：主席，司長沒有回答我的補充質詢。我剛才是問，他和特首會否收回他倆曾經說過的這一句話：“為要處理一地兩檢的問題，少不免一定要容許內地人員在高鐵西九龍總站執法，有關做法是無法避免”？

主席：馮議員，司長已經十分肯定的作答。由於有12位議員正在輪候提問，請提問的議員盡量精簡，好讓多些議員有機會提出補充質詢。

黃國健議員：主席，司長剛才在主體答覆中說了很多高鐵的效益，以及為香港帶來的好處。我們都很認同，而這亦是我們當初支持興建高鐵的原因。可是，高鐵自2010年動工以來，至今已經5年，我們卻仍然看不到甚麼時候可以落實最重要的“一地兩檢”，甚至不知道現時進展到哪個階段，以致我們很擔心會否因此而影響高鐵將來的效益。我們其實也感到奇怪，因為“一地兩檢”並非新的問題……

主席：黃議員，請提出補充質詢。

黃國健議員：……在外國很普遍，但為甚麼在“一國兩制”下落實時，卻如此艱難呢？政府可否在現階段保證，當高鐵完工時，“一地兩檢”一定可以落實呢？

律政司司長：主席，正如我剛才作答時指出，“一地兩檢”並非嶄新事物，外國已有先例，但在香港，我們既要符合《基本法》，亦不能破壞“一國兩制”的原則。因此，在借鑒其他地方時，我們亦必須考慮香港的獨特情況。正因如此，這添加了我們現時在設計“一地兩檢”時，在法律或實際操作上的複雜性。

至於現時的進度，我們完全明白大家的關注。張局長日前曾說，在現時的情況下，當局估計高鐵香港段將於2018年第三季通車，我們亦以此作為工作目標。在現階段，由於雙方仍有相當多事宜及議題需要進一步研究，所以會在未來再行安排會面以作商討。不過，我們有信心在高鐵於2018年通車前，能夠落實一套切實可行並符合《基本法》的“一地兩檢”安排。

林健鋒議員：主席，我們……

(陳志全議員站起來)

陳志全議員：主席，我要求點算法定人數。

主席：秘書，請響鐘傳召議員返回會議廳。

(在傳召鐘響起期間)

主席：請在會議廳內的議員返回座位，以便點算人數。

(在傳召鐘響後，多位議員返回會議廳)

主席：林健鋒議員，請提出補充質詢。

林健鋒議員：主席，我們看到內地高鐵的中、短途車票是一票難求，往來北京、上海、天津的列車天天都差不多爆滿。此外，我們亦看到高鐵大大有助地區發展。

在很多地方，“一地兩檢”並非新鮮事。正如司長剛才說，美加、英法等地採用了“一地兩檢”多年，他們的執法人員只會在特定範圍內執法，一直相安無事。我相信特區政府會妥善處理有關問題。

主席：請你提出補充質詢。

林健鋒議員：我想問司長，香港將來落實“一地兩檢”，執法人員是否只在指定範圍內執法？有很多人說情況並非這樣，執法人員即使離開了車站亦可以隨處進行拘捕。司長可否清楚告訴我們執法的範圍？

律政司司長：主席，在研究“一地兩檢”的安排時，其中一項基本假設是在同一個地方進行兩地的檢查或檢疫，以及辦理出入境手續。大家可能記得，2009年12月2日的財務委員會工務小組委員會討論文件中指出，西九龍總站會設置香港的邊境管制設施，亦會在西九龍總站的設計中預留足夠地方，設置在“一地兩檢”的情況下所需要的內地邊境管制設施。所以，執法範圍及執法地方絕對是我們現時要研究的一項議題。為了消除社會上不必要的疑慮，以及符合《基本法》及“一國兩制”的大原則，我們必須處理執法程度及範圍，以及在指定區內執法的問題。

梁君彥議員：主席，“一地兩檢”在香港也並非新鮮事物，因為深圳灣口岸也是採用“一地兩檢”的制度。

我想問司長，深圳灣實施了“一地兩檢”這麼久，日後在西九龍實施時，有甚麼可以借鑒呢？

律政司司長：主席，我們確實可以從深圳灣借鑒，但我必須承認只能有限度借鑒，因為兩地的情況不同。在西九龍總站落實的安排，是涉及在香港的範圍進行“一地兩檢”，但在深圳灣則是授權香港的人員在內地範圍進行出入境、檢疫及相關工作。當然，我們在設計操作上的安排時，會汲取深圳灣的經驗，包括參考一些法律以外的實際運作問題，例如一旦發生火災或遇上乘客有突然醫療事故，究竟是以法律條文還是行政安排處理；又例如怎樣簽署一些備忘錄等。這些都是值得我們借鑒的。

郭榮鏗議員：司長，你剛才作答時說要在符合《基本法》的大前提下，讓內地官員在西九龍總站執行內地法律。可是，經過了長時間研究和

討論，究竟如何能夠在不違反《基本法》第十八條的情況下做得到呢？大律師公會在2002年曾經就着《基本法》第十八條發表立場書，當中這樣說：“*Furthermore, there is a restriction on applying national laws under Article 18 of the Basic Law. If any national law is to be applied in the HKSAR, it has to be included in Annex III of the Basic Law by the Standing Committee of the National People's Congress after consulting the Committee of the Basic Law ... Borrowing or adopting Mainland Laws by the HKSAR Government is therefore inappropriate*”（譯文：“再者，根據《基本法》第十八條而引用全國性法律亦是有限制的。倘若要在香港特別行政區引用任何全國性法律，必須在諮詢基本法委員會後，由全國人民代表大會常務委員會納入《基本法》附件三……因此，香港特別行政區政府借用或採納內地法律並不恰當”）。

主席：請你提出補充質詢。

郭榮鏗議員：主席，最後一句是非常重要的。根據大律師公會當年的立場，借用或採納任何內地法律均不恰當(*inappropriate*)……

主席：郭議員，請提出補充質詢。

郭榮鏗議員：司長現在是否想推翻大律師公會當年的立場？抑或他有甚麼方法扭曲《基本法》第十八條，達到他所說的“一地兩檢”？

律政司司長：主席，就郭榮鏗議員剛才提及有關大律師公會於2002年發表的意見，由於當時的背景是深圳灣，有別於現時為高鐵在西九龍總站實施“一地兩檢”，所以我認為不能一併討論。

當然，我們明白社會關注郭議員剛才所提出，是否應該引用《基本法》第十八條到“一地兩檢”。正如我剛才說，我們正就此進行研究。我希望大家留意，《基本法》第十八條清楚說明，如果要將全國性法

律納入附件三，那是有相當的限制，但按《基本法》規定不屬於香港特區自治範圍的全國性法律，是可以透過《基本法》第十八條納入附件三的。

我剛才也說，有法律界人士亦表示這是其中一個可研究的方向。雖然我們仍在研究，未下定論，但亦不可以在現階段斷言《基本法》第十八條或附件三的途徑是必然違反《基本法》或必然破壞“一國兩制”，引起不必要的恐慌。

主席：多位議員關注這項議題，但本會就這項質詢已用了差不多26分鐘。現在要進入下一項質詢。第四項質詢。

創新及科技政策

4. 陳家洛議員：主席，這項質詢很多議員也應該關注，我要求點算法定人數。

主席：秘書，請響鐘傳召議員返回會議廳。

(傳召鐘響了15分鐘後停止)

休會

主席：傳召鐘已鳴響了15分鐘，但會議廳內仍沒有足夠法定人數。根據《議事規則》，我現在宣布休會。

立法會遂於下午1時14分休會。

會議備註：

本次會議第7至22項議員質詢的書面答覆載於附錄。

附錄**議員質詢的書面答覆****提供跨性別醫療服務**

7. 陳志全議員：主席，現時，跨性別人士如希望接受部分或整項性別重置手術，須先接受各有關專科的醫生和專家(包括整形外科、精神科、內分泌科及臨床心理學等)的評估，以確定他們是否適合接受手術。醫院管理局(“醫管局”)轄下新界東醫院聯網早前公布，由本財政年度起，該聯網轄下威爾斯親王醫院(“威院”)會為性別認同障礙症及性別不安症患者提供一站式醫療服務(統稱“跨性別醫療服務”)。威院自本年10月起每月預留3個手術節數進行性別重置手術，並會於稍後提供有關的精神科及內分泌科服務。據悉，以往的性別重置手術主要由律敦治醫院一位外科醫生負責，但他已於本年10月退休，威院因此已安排將負責進行該類手術的醫生到海外接受培訓。有跨性別人士向本人反映，現時公立醫院欠缺具相關診斷經驗及資格的醫生，加上威院提供的相關服務只屬起步階段，他們擔心跨性別醫療服務的輪候時間會頗長。就此，政府可否告知本會：

- (一) 是否知悉過去5年，每年公立醫院跨性別醫療服務的求診人次，以及已完成部分及整項性別重置手術的人數分別為何，並按醫院聯網及性別重置類別(即男變女或女變男)以表列出分項數字；
- (二) 是否知悉現時公立醫院提供的各項跨性別醫療服務的新症最長、最短及平均輪候時間分別為何(以表列出)；
- (三) 是否知悉預計在未來5年，威院每年可為多少名病人提供跨性別醫療服務；威院會否為新界東以外醫院聯網轄下公立醫院所轉介的跨性別人士提供診治；
- (四) 是否知悉現時公立醫院有多少名具有跨性別診斷經驗或資格的醫護人員(按整形外科、精神科、內分泌科及臨床心理學等專科列出分項數字)；在該等醫護人員當中，有多少名是在威院服務的醫生，以及有多少人會在未來5年內到達退休年齡；

- (五) 是否知悉，現時公立醫院有多少名曾在外地接受跨性別醫療服務培訓的醫護人員(按整形外科、精神科、內分泌科及臨床心理學等專科列出分項數字)，以及當中有多少名是在威院服務的醫生；醫管局計劃在未來5年內派遣多少名醫護人員到外地接受有關培訓；
- (六) 鑑於現時性別重置手術前的精神評估服務是由各醫院聯網分散提供，是否知悉醫管局有否計劃集中資源，改由威院單獨負責為全港的該類個案提供精神評估服務；若有，預計何時實施；若否，醫管局會否承諾在未來一年內整合有關評估服務，並提出可行方案；及
- (七) 鑑於部分跨性別人士向本人反映，他們基於健康、家庭及個人理由放棄接受性別重置手術，以致不獲准更改身份證上顯示的性別，而這情況對他們造成生活上的不便，政府成立的性別承認跨部門工作小組會制訂甚麼措施協助該等人士；現時該工作小組的工作進度及下一步行動為何？

食物及衛生局局長：主席，現時，醫院管理局(“醫管局”)透過各聯網的精神科專科門診診所，為患有性別認同障礙的人士提供初步評估及醫療服務。一般而言，醫生會因應個別患有性別認同障礙人士的情況，安排心理輔導及藥物治療，當中部分病人可能需要接受性別重置手術(俗稱“變性手術”)。威爾斯親王醫院於2015-2016年度開始接受性別重置手術的轉介(包括男轉女及女轉男手術的轉介)；而律敦治醫院則繼續提供男轉女的性別重置手術。醫管局正計劃將有關性別認同障礙的服務集中於威爾斯親王醫院，並期望於2016-2017年度能開展有關服務。

就陳議員的質詢，我現答覆如下：

- (一) 過去5年，每年性別認同障礙患者接受精神科跟進的人數，以及已完成部分或整項性別重置手術的人數的分項數字分別載列於附件一及附件二。
- (二) 醫管局的精神科專科門診設有既定的新症分流制度，以確保有急切醫療需要的病人能在合理的時間內得到診治。為

確保較緊急和嚴重的個案能得到即時跟進，精神科專科門診診所會按個案的嚴重和緊急程度，把接收的新症分為3類，包括第一優先類別(緊急)、第二優先類別(次緊急)和例行類別(穩定)。

醫管局致力把精神科專科門診診所第一及第二優先類別新症預約的輪候時間中位數分別維持在少於兩星期及8星期，這項服務承諾已經達到。如屬非緊急類別的穩定新症，由於此類新症病人人數較多，輪候時間相對較長。醫管局的精神科專科門診並沒有就該專科下的個別疾病羣組病人儲存新症平均輪候時間的資料。而2014-2015年度，醫管局的精神科專科門診診所的穩定新症預約的輪候時間中位數為22個星期。於輪候期間，如病人的精神狀況有變，可返回所屬的精神科專科門診再次接受評估，以判斷是否需要提前診期；若病人的病情急劇轉差或需要接受緊急治理，或可考慮到急症室求診，醫管局會按需要為病人提供適切的服務。

- (三) 如前文所述，目前醫管局轄下各醫院聯網的精神科專科門診診所為患有性別認同障礙的人士提供初步評估及醫療服務；就性別重置手術方面，則於威爾斯親王醫院及律敦治醫院進行。醫管局正計劃將有關服務集中在威爾斯親王醫院，並期望有關服務能於2016-2017年度展開。因應有關服務規劃，醫管局會確保威爾斯親王醫院有足夠的人手處理性別認同障礙症患者的就診需求。日後醫管局亦會考慮對有關服務需求的變化，作出合適的調整。
- (四) 治理性別認同障礙症患者需要跨專業的醫療團隊的參與，所涉專業人員包括精神科醫生、外科醫生、內分泌醫生、臨床心理學家及其他專職醫療人員。有關跨專業團隊的醫護人員除了為患有性別認同障礙的人士提供醫療服務外，亦為其他病患者提供醫療服務。因此醫管局並沒有儲存專責性別認同障礙的醫護人員的統計數字。
- (五) 醫管局定期為醫護人員就其所提供的醫療服務安排於本地及海外接受培訓。因應威爾斯親王醫院在2015-2016年度開始提供性別重置手術，醫管局亦已安排有關的本地及海外

培訓。例如，2015-2016年度有3名威爾斯親王醫院的外科醫生到海外接受性別重置手術的培訓。醫管局會因應服務的發展，繼續安排有關培訓。

- (六) 如前文所述，醫管局正計劃將有關性別認同障礙的服務集中於威爾斯親王醫院，並期望於2016-2017年度能開展有關服務。
- (七) 政府於2014年1月中旬成立一個由律政司司長擔任主席的性別承認跨部門工作小組(“工作小組”),以研究在香港全面保障變性人士的法律權利所可能需要的法例和相關行政措施，並作出合適的改革建議。

工作小組的研究範圍包括性別承認及性別承認後的問題。就性別承認問題而言，工作小組現正審視多個議題，例如性別承認制度的不同方案、資格準則，以及申請程序。至於性別承認後的問題，工作小組現正檢討香港所有可能受一套在法律上承認新性別的制度影響的現有法例條文及行政措施，讓政府可以跟進所需的法例或程序改革。

工作小組由成立至今定期舉行會議，現正集中草擬第一階段的諮詢文件，以蒐集本港公眾人士對性別承認問題的意見。這項工作包括研究及比較超過100個司法管轄區的有關法律。

附件一

過去5年性別認同障礙患者接受精神科跟進的人數

年度	性別認同障礙患者人數
2010-2011	58
2011-2012	75
2012-2013	108
2013-2014	121
2014-2015	133

附件二

過去5年接受性別重置手術人數的分項數字

年度	接受男轉女 性別重置手術 的人數	接受女轉男 性別重置手術 的人數	接受性別 重置手術 的總人數
2010-2011	1	3	4
2011-2012	1	1	2
2012-2013	4	2	6
2013-2014	7	5	12
2014-2015	9	7	16
總數	22	18	40

推廣家庭友善僱傭措施

8. 陳健波議員：主席，據悉，勞工處致力鼓勵僱主實施家庭友善僱傭措施，讓僱員在工作與家庭生活之間取得平衡。勞工處近年推廣的有關措施包括彈性上班時間、五天工作周、居家辦公、提供兼職工作選擇、給予僱員優於法例的家庭假期，以及為僱員提供醫療保障、托兒服務、壓力或情緒輔導服務及其他生活上的支援。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去5年，當局有否(i)制訂具體指標，以評估各項家庭友善僱傭措施在各行業的實施情況、(ii)就各項措施的成效作全港性研究，以及(iii)評估有關的宣傳及公眾教育工作的成效及不足之處；若有，詳情為何；若否，當局會否考慮進行該等工作；
- (二) 過去10年，各政策局及政府部門(“局／部門”)推行的各項家庭友善僱傭措施的詳情，包括有關措施是否適用於所有局／部門及是否涵蓋非公務員合約僱員；政府僱員申請居家辦公或彈性上班時間等安排的程序為何；有否研究如何優化各項家庭友善僱傭措施，以起牽頭作用；若有，詳情為何；若否，原因為何；及

- (三) 鑾於據報新加坡政府藉提供經濟誘因鼓勵私營機構僱主實施工作與生活平衡的家庭友善僱傭措施，成效顯著，當局會否考慮成立專責小組，詳細研究及參考新加坡的經驗，向本地私營機構僱主提供經濟誘因，鼓勵他們實施家庭友善僱傭措施；若會，詳情為何；若否，原因為何？

勞工及福利局局長：主席，政府一向支持家庭友善僱傭措施，並鼓勵僱主因應其企業的個別情況、負擔能力、特定行業的獨特經營環境和運作模式，以及僱員的實際需要，決定實行家庭友善僱傭措施的形式，以符合企業和員工的最佳利益。政府亦從多方面加強家庭友善僱傭措施的宣傳及教育工作。

就陳健波議員的質詢，我現答覆如下：

- (一) 由於家庭友善僱傭措施的範圍相當廣泛，加上市場上各行業以至不同企業的規模和經營模式各異，要為這些差異甚大的行業或企業制訂具體指標以評估他們訂立家庭友善僱傭措施的實施情況和成效，並不容易。儘管如此，政府一直關注家庭友善僱傭措施的落實情況及檢視現行的宣傳及公眾教育工作。舉一些實際的例子，勞工處在今年8月為200多名人力資源經理及企業行政人員舉辦專題研討會，邀請相關學者和已落實家庭友善政策的企業代表分享實行家庭友善僱傭措施的心得。勞工處亦於今年6月至9月推出報章專輯，報道多間實行家庭友善僱傭措施的企業的成功個案。有關專輯亦已結集成書，並由11月起廣泛派發給相關人士及團體。此外，勞工處與飲食業界的勞資雙方合作，於今年10月亦推出了《家庭友善僱傭措施—飲食業良好人事管理指引》。

展望未來，勞工處會繼續務實地舉辦多元化的教育及宣傳活動，向社會人士宣揚有關措施，鼓勵僱主在工作場所多採納家庭友善僱傭措施。勞工處亦會繼續與9個行業性三方小組成員及18個人力資源經理會會員分享有效推行各類型的良好人事管理政策，從而鼓勵不同業界的管理人員，制訂切合其企業需要的家庭友善僱傭措施。政府亦會繼續向各相關人士收集意見，協助評估推廣及實施家庭友善僱傭

措施的工作成效，以及有需要時調整相關的策略；並會留意及汲取海外經驗，以審視及優化我們推動家庭友善工作文化的策略。

- (二) 為使政府僱員可兼顧工作和家庭的需要，政府一向致力提供家庭友善的工作環境。

政府在2006年開始實施五天工作周，目的是在維持公共服務的整體水平及效率，以及不增加納稅人負擔的情況下，提高公務員的家庭生活質素。公務員事務局每兩年統計各部門推行五天工作周的情況。對上一次的統計結果顯示，截至2014年9月30日，約有112 600名⁽¹⁾公務員(佔當時整體公務員人數約72.4%)按五天工作周模式工作。公務員事務局已向各部門發出指引，訂明在可行及適當的情況下，應將五天工作周的工作模式推展至非公務員合約僱員。根據上述提及的統計，截至2014年9月30日，約有7 300名全職非公務員合約僱員(佔當時全職非公務員合約僱員人數約67.1%)按五天工作周模式工作。政府會繼續積極鼓勵各部門在恪守4項基本原則(即不涉及額外人手資源，不減少員工的規定工作時數，不削減緊急服務，以及在星期六／日維持一些必需的櫃台服務)及在諮詢員工後，研究可行方案，讓更多員工按五天工作周模式上班。政府亦會繼續鼓勵各部門在可行及適當的情況下，安排屬員輪任五天工作的崗位。

此外，由2012年4月1日開始，政府向合資格的政府僱員(包括公務員及非公務員合約僱員)提供5個工作天的侍產假。自措施推行起至2015年9月30日期間，共有10 048宗合資格政府僱員放取侍產假的申請獲批准。上述的侍產假安排，現時已適用於所有合資格的政府僱員。

公務員是按其所屬職系的規定時數工作。根據《公務員事務規例》(“規例”)，部門首長可視乎部門的需要，在符合規例列明的條件下，自行安排其屬員的實際工作時間。就非

(1) 數字不包括任職官立學校、司法機構、廉政公署、醫院管理局、職業訓練局，以及香港金融管理局等機構的公務員。

公務員合約僱員而言，聘任部門可根據僱員聘用合約內的相關條款，因應部門的運作需要更改僱員的工作時間。

政府會繼續致力為其僱員提供家庭友善的工作環境。

- (三) 由今年9月起，勞工處亦已將“中年就業計劃”擴展至兼職工作，為僱主提供每月上限達3,000元的培訓津貼，以鼓勵他們引入更多兼職工作予40歲或以上人士；相信這些措施對有需要照顧家庭的僱員有一定幫助。

此外，自2011年起，民政事務局及家庭議會每兩年亦舉辦“家庭友善僱主獎勵計劃”（“獎勵計劃”），以表揚重視家庭友善精神的企業和機構；同時亦鼓勵更多僱主推行家庭友善僱傭措施。得獎僱主實施的家庭友善僱傭措施包括五天工作周、彈性工作地點及時間、在工作間提供哺乳設施、為員工子女提供獎學金，以及提供特別假期如“家長日假期”及“敬孝假”。在2013-2014年度舉辦的獎勵計劃，吸引了超過1 800家企業及機構參加，較第一屆增逾六成。透過不同公司及機構分享經驗，這獎勵計劃有助提升僱主對推行家庭友善僱傭措施的重視。民政事務局及家庭議會亦將於今年12月15日開展第三屆獎勵計劃，並繼續在各行各業推廣家庭友善僱傭措施。

客運及貨運燃料附加費

9. 譚耀宗議員：主席，據報，國際原油價格從去年6月的每桶約110美元持續下跌至最近的不足50美元。然而，部分航空公司現時仍有徵收客運或貨運燃料附加費。就此，政府可否告知本會：

- (一) 是否知悉，航空公司釐定燃料附加費時的依據及原則；民航處審批燃料附加費申請時依據哪些準則及考慮因素；過去3年，每年燃料附加費的平均調整幅度，以及該等幅度與同期國際原油價格的變動幅度如何比較；
- (二) 鑑於國際原油價格在過去一年多持續下跌，民航處仍批准個別航空公司徵收燃料附加費的原因；及

- (三) 有否研究外地的主要航空公司現時徵收燃料附加費的水平；若有研究，詳情為何，以及有關水平與香港的是否相若；若不相若，原因為何？

運輸及房屋局局長：主席，就譚耀宗議員的質詢，現答覆如下：

- (一)及(二)

燃油附加費屬於航空公司運價的一部分，讓航空公司在燃油價格出現波動時，收回部分增加的經營成本。根據現行雙邊民用航空運輸協定，航空公司必須在考慮各有關因素如經營成本、乘客利益等因素後訂定收費水平，並在得到有關民航當局的批准才能徵收。民航處在審批燃油附加費申請時，會考慮航空公司提交的理據以及其他相關因素，包括航空公司因航空燃油價格變動而受影響的經營成本和市場考慮等。同時，民航處也會考慮附加費的水平是否合理，包括參考國際間燃油附加費的水平。

燃油附加費與國際油價變動的走勢大致相若。過去3年，隨着國際油價下降，燃油附加費也隨之作出了相應的調整。附表一列出過去3年客運及貨運燃油附加費的變動，以及與國際油價的比較。

現時，不少航空公司有收取客運及貨運燃油附加費。在今年12月有68家航空公司向民航處申請收取燃油附加費，所有申請已獲批准。然而，是否收取燃油附加費或在民航處批准的燃油附加費上限之下收取多少燃油附加費，完全是航空公司因應商業考慮因素所作的決定。

- (三) 現時，香港的客運燃油附加費，短途和長途航班分別為最高每乘客25元和112元；至於貨運燃油附加費，短途和長途航班則分別為每公斤1.4元和2.8元。我們檢視了28家外地主要航空公司於2015年11月份的燃油附加費水平，短途和長途航班的客運燃油附加費，平均約為每乘客230元和970元；貨運方面，兩者分別為每公斤6.1元和6.8元。香港的客運、貨運燃油附加費的水平平均都較世界上其他地區和國家的主要航線為低。民航處會繼續留意國際間在這方面的動向，適時審視燃油附加費政策。

附表一

客運及貨運燃料附加費及紐約期油價格摘要

	客運燃料附加費(每乘客)				貨運燃料附加費(每公斤)				紐約期油價格	
	短途		長途		短途		長途		(每桶)	
	港元	按年同比變化	港元	按年同比變化	港元	按年同比變化	港元	按年同比變化	美元	按年同比變化
2012 年 12月	243	-	1,081	-	3.8	-	7.6	-	88.246	-
2013 年 1月	230		971		3.8		7.6		94.829	
2013 年 2月	227		908		3.8		7.6		95.322	
2013 年 3月	242		962		4.0		8.0		92.957	
2013 年 4月	254		1,027		3.8		7.6		92.068	
2013 年 5月	214		911		3.6		7.2		94.8	
2013 年 6月	200		859		3.4		6.8		95.801	
2013 年 7月	200		859		3.6		7.2		104.699	
2013 年 8月	200		859		3.8		7.6		106.539	
2013 年 9月	217		897		3.8		7.6		106.235	
2013 年 10月	229		935		3.8		7.6		100.553	
2013 年 11月	229		935		3.8		7.6		93.932	
2013 年 12月	229	-5.8%	935	-13.5%	3.6	-5.3%	7.2	-5.3%	97.894	10.9%
2014 年 1月	218		915		3.6		7.2		94.857	
2014 年 2月	225		929		3.6		7.2		100.675	

	客運燃料附加費(每乘客)				貨運燃料附加費(每公斤)				紐約期油價格 (每桶)	
	短途		長途		短途		長途		美元	按年同 比變化
	港元	按年同 比變化	港元	按年同 比變化	港元	按年同 比變化	港元	按年同 比變化		
2014 年 3月	211		875		3.6		7.2		100.509	
2014 年 4月	211		875		3.6		7.2		102.035	
2014 年 5月	193		857		3.6		7.2		101.795	
2014 年 6月	193		857		3.6		7.2		105.147	
2014 年 7月	193		857		3.6		7.2		102.392	
2014 年 8月	193		857		3.6		7.2		96.076	
2014 年 9月	190		836		3.6		7.2		93.034	
2014 年 10月	183		809		3.4		6.8		84.339	
2014 年 11月	172		757		3		6		75.81	
2014 年 12月	143	-37.6%	628	-32.8%	2.8	-22.2%	5.6	-22.2%	59.29	-39.4%
2015 年 1月	129		566		2.4		4.8		47.325	
2015 年 2月	81		356		1.6		3.2		50.725	
2015 年 3月	42		187		1.8		3.6		47.854	
2015 年 4月	48		215		1.8		3.6		54.628	
2015 年 5月	46		205		2		4		59.372	
2015 年 6月	47		211		2.2		4.4		59.829	
2015 年 7月	51		227		2		4		50.93	

	客運燃料附加費(每乘客)				貨運燃料附加費(每公斤)				紐約期油價格 (每桶)	
	短途		長途		短途		長途			
	港元	按年同比變化	港元	按年同比變化	港元	按年同比變化	港元	按年同比變化	美元	按年同比變化
2015 年 8月	49		218		1.6		3.2		42.889	
2015 年 9月	43		192		1.4		2.8		45.465	
2015 年 10月	24		108		1.4		2.8		46.29	-45.1% *
2015 年 11月	25		112		1.4		2.8			
2015 年 12月	25	-82.5%	112	-82.2%	1.4	-50.0%	2.8	-50.0%		未有數據

註：

* 與 2014年10月比較

鐵路服務及安全

10. 田北辰議員：主席，上月2日，港鐵荔景站附近高架橋的一段鐵路路軌斷裂並向橫移位，在維修期間駛經該處的列車需慢駛，以致中環往荃灣列車的整體行車時間增加約10至15分鐘。有關事件引起市民對港鐵事故(特別是路軌出現裂紋)頻生的關注。有意見認為，增加列車班次加重鐵路系統的負荷，以致鐵路事故頻生。報道又指出，如鐵路服務未受影響，香港鐵路有限公司(“港鐵公司”)一般不會主動公布路軌出現裂紋的事故，而且即使有關的事故影響到鐵路服務，港鐵公司往往只公布鐵路服務受信號故障影響。故此，公眾難以掌握路軌出現裂紋事故的準確數字。關於鐵路服務及安全，政府可否告知本會：

(一) 是否知悉每條鐵路線(迪士尼線除外，下同)在去年早上繁忙時段每小時最繁忙路段的單向平均乘客量，以及以每平方米站立4人計算的載客率(以表列出)；

- (二) 是否知悉港鐵公司今年就增加各條鐵路線的列車班次的工作詳情及進度，以及列車班次增加對鐵路系統負荷的影響；
- (三) 是否知悉由2011年至今，每年每條鐵路線分別發生服務延誤逾8分鐘、30分鐘及1小時的事故宗數及受影響乘客人數，並按事故原因以表列出分項數字；
- (四) 是否知悉第(三)項所述事故的下述詳情(以表列出)：(i)發生日期、(ii)發生時間、(iii)涉及的鐵路線、(iv)事故成因／調查結果、(v)已採取的跟進行動，以及(vi)服務延誤時間(分鐘)；
- (五) 是否知悉由2012年至今，每年鐵路路軌出現裂紋事故的下述詳情(以表列出)：(i)發生日期、(ii)涉及的鐵路線、(iii)裂紋的寬度、(iv)事故成因／調查結果、(v)已採取的跟進行動、(vi)路軌生產商名稱、(vii)路軌已使用年期，以及(viii)有否向傳媒披露(以及如沒有披露，不披露的原因)；及
- (六) 現時監察鐵路服務安全的機制為何；由2010年至今，每年機電工程署及其他政府部門的人員檢查鐵路系統各個部分(包括路軌、列車、架空電纜、信號系統等)的次數、負責檢查的部門、檢查工作的詳情及所用標準為何？

運輸及房屋局局長：主席，香港的公共交通服務以鐵路為骨幹。安全可靠及具效率的鐵路服務運作至為重要。政府明白公眾對港鐵服務有很高期望，因此一直要求香港鐵路有限公司(“港鐵公司”)必須維持嚴謹的鐵路維修保養工作，以盡量減低事故風險，維持高服務質素。而政府亦設有一套嚴謹的監察制度，加強確保鐵路安全。

鐵路路軌一般處於室外和隧道內，備受自然侵蝕和溫度差異的影響，以及鐵路列車經過的反覆壓力，而可能令金屬路軌出現裂縫。各類型的定期檢查工作固然可以減低路軌出現裂縫的風險，但風險難以完全杜絕，這亦是全球鐵路業界共同面對的課題。一般而言，裂縫是經較長時間形成；透過定期檢測及維修，可以及早偵測路軌一些不規律的情況或裂縫初期的問題，使能適時進行預防性維修或更換路軌。

港鐵公司表示，絕大部分的路軌裂縫在初步形成時，已在日常的檢測中被發現，公司亦一直有嚴謹的程序檢查及維修路軌。定期檢查的工作包括超聲波軌道探測、目視檢查及染料滲透測試。港鐵公司人員平均每隔3至4日進行目視檢查，配合每2至6星期運用超聲波軌道探測車檢查，以提升偵測工作的準確性及效率。此外，公司亦會就不同鐵路線軌道部件每年進行2至3次的染料滲透測試及手提超聲波軌道探測。進行這些檢查的作用是要及早偵測路軌一些不規律的情況或裂縫初期的問題，以適時進行預防性維修或更換路軌。

目前，港鐵公司對所有於檢查期間發現的不規律情況或裂縫都會盡快作出維修。若在行車期間發現路軌有裂縫，工程人員會到現場作詳細檢查及評估，並會進行臨時維修，利用鋼板鞏固有問題的路軌，確保列車運作安全。進行臨時維修期間，鐵路服務通常無須中止，但班次會較疏，好讓工程人員可到路軌現場進行修理；至晚上鐵路服務停止後，受損的路軌會進行更換。公司事後亦會進行詳細調查，並將有問題的路軌送往化驗。若事故對鐵路服務造成影響，港鐵公司會主動透過不同渠道作出公布，包括傳媒、車站和車廂廣播、手機應用程式等，以通知乘客。

2015年11月2日港鐵荃灣線路軌出現裂縫事故亦是按照上述程序處理。事件並無影響鐵路安全。目前，港鐵公司正聯同機電工程署詳細調查事故，包括將問題路軌送往化驗。調查完成後，結果會公布。

就田北辰議員質詢的各部分，現答覆如下：

(一) 現時所有行走港鐵重鐵路線的列車車廂均按鐵路興建時的業界安全標準設計，以可容納每平方米平均站立最多6人計算車廂內的最高可載客量。該標準的設定除考慮到車廂的面積外，亦考慮到因應鐵路服務在地下運作，在確保乘客安全使用(包括遇上緊急情況須疏散)上，須同時考慮車站結構的設計、月台大小、行人通道、自動扶手電梯等設施的可載客量。

根據近年觀察所得，鑑於乘客的乘車習慣及喜好有所轉變。雖然列車設計為每平方米可站立6人，但在實際營運中，目前最繁忙的路段及時段行走的列車只能達到每平方

米站立約4人的乘客密度。以乘客密度每平方米站立4人計算，重鐵路線早上繁忙時段最繁忙路段載客率為26%至104%不等，詳見附件一。

附件一的資料顯示，有3條鐵路線(將軍澳線、西鐵線及東鐵線)載客率達100%或以上。將軍澳線方面，港鐵公司由2014年12月8日起在早上及黃昏繁忙時間於將軍澳線實施“2+1”列車服務安排，即由北角站開出的列車班次以3列列車為一組，首兩班列車會開往寶琳站，第三班列車則會以康城站為終點。在“2+1”列車服務安排下，載客率已經由102%降至目前的91%。西鐵線方面，為配合日後沙田至中環線(“沙中線”)的通車，現時西鐵線的7卡列車會由2016年1月起陸續由8卡列車取代，可載客量會逐步提升。當所有8卡列車於2018年投入服務後，西鐵線整體載客能力可提升約14%。東鐵線方面，當沙中線“東西走廊”通車後，估計約有20%東鐵線大圍至九龍塘段的乘客，會改為取道沙中線“東西走廊”前往九龍東和港島，此分流作用有助減輕東鐵線的負荷。

輕鐵車輛的設計可載客量約為240人。由於輕鐵屬路面系統，在基礎設施和車站設施方面不如重鐵那般複雜。輕鐵車輛的可載客量主要視乎車輛可安全承載的重量，不像重鐵般受制於其他基礎設施(例如大堂和自動扶手電梯)。因此，在相同空間下，輕鐵車輛在設計上較重鐵列車可容納更多乘客，即每平方米可站立約8人(較重鐵平均每平方米可站立6人的安全運作設計標準為高)。輕鐵車輛確實可運載的乘客數目會受多項因素影響，包括乘客的乘車習慣。根據實地視察所得，每輛單卡輕鐵車輛實際上最高可運載約200名乘客。

港鐵公司表示由於輕鐵以開放式收費運作，而且不同路線的輕鐵車輛可在同一車站停站，公司難以知悉乘客在車站購票或拍八達通卡後登上哪一輕鐵路線的車輛，因此無法以計算重鐵乘客量的方式(即透過乘客出入閘紀錄，計算各鐵路線早上繁忙時段最繁忙路段的實際乘客量)，準確計算

個別輕鐵路線的乘客量及載客率。港鐵公司現時採用實地觀察調查的方式評估輕鐵的乘客量，即由職員觀察車廂中剩下多少空位，以評估載客率。根據港鐵公司實地觀察調查，以每輛車卡可運載約200名乘客計算，輕鐵於2014年早上繁忙時段最繁忙1小時的整體載客率約為八成。

- (二) 自2012年，港鐵每星期已累計增加超過3 300班車。對比2014年，2015年截至10月的重鐵和輕鐵網絡每星期分別增加了153和446班車，詳情載於附件二。

若在編定班次下列車與列車之間仍有足夠空間可供額外列車安全行駛，港鐵公司會盡量加插短途班次服務，行走繁忙車站，以增加可載客量。不過，增加這類班次並非經常可行，而且只能紓減部分車站的乘客候車時間。

長遠來說，只有透過提升信號系統，才可全面增加班次及載客量，同時進一步提升服務的整體可靠度和效率。港鐵公司已於2015年3月批出信號系統更換工程合約。六條港鐵線(包括荃灣線、港島線、觀塘線、將軍澳線、迪士尼線、東涌線)及機場快線的新信號系統將由2018年開始分階段落成。當信號系統的提升工程於2026年全面完成後，整體可載客量可增加約10%。其中，荃灣線的信號系統提升的前期工程將於本月率先開展。

同時，港鐵公司也不斷加強對鐵路系統的維修保養工作，每年投放超過60億元提升、更新及維修鐵路資產和基建設施。因維修保養得宜，增加列車班次對鐵路服務的安全可靠並無影響，這可從近年來鐵路服務延誤及事故的數字得到印證。

(三)及(四)

港鐵服務的安全可靠一直維持在國際公認的高水平，多年來在“國際都市鐵路聯會”的標竿比較中均表現卓越。自兩鐵於2007年12月合併後，港鐵列車服務不斷加密，由2008

年每天平均行走約7 300班列車，增加至現時每天平均超過8 100班車。同期，港鐵網絡鐵路總長度亦由約211公里增加至220公里。

即使在鐵路列車服務加密及鐵路網絡擴展下，鐵路服務延誤的個案總數在過去數年一直保持平穩。2011年至2015年10月港鐵服務因機件故障及人為因素導致8分鐘或以上延誤的事故數目表列於附件三。三十一分鐘或以上延誤的事故詳細資料，包括事故成因及過程、延誤時間、調查結果及已採取的跟進行動等，詳載於附件四。至於8至30分鐘延誤的事故詳細資料，擬備需時，我們會於稍後以書面另行提交立法會。(附錄II)

至於受事故影響的乘客人數方面，港鐵公司表示並沒有統計數據。

- (五) 2012年至2015年11月港鐵公司所發現的路軌裂縫資料，詳見附件五。
- (六) 機電工程署為法定的鐵路安全監管機構，根據《香港鐵路條例》(第556章)(“《條例》”)及《香港鐵路規例》(第556A章)(“《規例》”)規管及監察港鐵系統的安全運作，主要職能包括確保港鐵公司採取適當的鐵路安全措施；評估及審批新鐵路項目和鐵路設施的主要改動；評估和跟進港鐵公司就鐵路安全的各項改善措施；以及調查鐵路事故。

機電工程署以“風險為本”方法作為監管港鐵服務安全的準則。對於鐵路系統的安全關鍵部件或有較高安全風險的鐵路設備，或出現故障事故次數較高的設備，機電工程署會加強巡查。根據《條例》及《規例》，機電工程署人員可為確保鐵路安全及調查鐵路事故進入港鐵公司的鐵路處所巡查，並要求港鐵公司提交資料或文件。

為確保維修保養工作達國際水平，港鐵公司已根據國際鐵路業界認可或由鐵路部件生產商所建議的標準，就不同鐵路部件制訂維修保養工作指引。在進行巡查時，機電工程署會重點留意港鐵公司是否嚴格根據這些既定工作指引執

行各項維修保養工作，並會翻查港鐵公司維修人員的工作紀錄。此外，機電工程署會就不同部件(特別是安全關鍵部件)進行功能檢測，確保運作正常。

2010年至2015年10月，機電工程署人員巡查鐵路系統各部件的數字見附件六。

附件一

2014年港鐵各重鐵路線早上繁忙時段 每小時最繁忙路段單向的乘客量及載客率

重鐵路線(最繁忙路段)	東鐵線(大围至九龍塘)	西鐵線(錦上路至荃灣西)	馬鞍山線(車公廟至大围)	將軍澳線(油塘至鯉魚涌)	港島線(天后至銅鑼灣)	觀塘線(石硴尾至太子)	荃灣線(尖沙咀至太子)	迪士尼線(欣澳至迪士尼)	東涌線(奧運至九龍)	機場快線(青衣至機場)
乘客量	58 700	36 600	15 200	45 200	53 700	48 100	52 300	1 800	22 800	2 500
載客率(每平方米站立6人)	71%	74%	57%	72%	67%	67%	70%	19%	61%	52%
載客率(每平方米站立4人)	100%	104%	80%	102%	94%	95%	98%	26%	85%	61%

註：

港鐵公司由2014年12月8日起在早上及黃昏繁忙時間於將軍澳線實施“2+1”列車服務安排，由北角站開出的列車班次以3列列車為一組，首兩班列車會開往寶琳站，第三班列車則會以康城站為終點。在“2+1”列車服務安排下，每平方米站立6人的載客率已由72%降至65%，而每平方米站立4人的載客率則已由102%降至91%。

附件二

2015年(截至10月)港鐵各鐵路線列車每星期增加班次數目
(對比2014年的情況)

路線	東鐵線	西鐵線	馬鞍山線	將軍澳線	港島線	觀塘線	荃灣線	迪士尼線	東涌線	機場快線	重鐵網絡合共增加列車班次	輕鐵網絡合共增加列車班次
2015年增加班次	4	12	10	22	63	42	-	-	-	-	153	446

附件三

2011年至2015年10月鐵路服務因機件故障及人為因素導致鐵路服務延誤的事故數目

年份	成因	8至30分鐘	31分鐘至1小時	1小時以上	總數
2011	機件故障	163	5	1	190
	人為因素	20	1	0	
2012	機件故障	122	4	3	146
	人為因素	16	0	1	
2013	機件故障	119	2	2	143
	人為因素	19	0	1	
2014	機件故障	129	7	4	160
	人為因素	19	0	1	
2015 (1至10月)	機件故障	98	5	2	118
	人為因素	13	0	0	

註：

除機件故障及人為因素外，其他事故成因包括乘客行為及其他外在因素(例如有外物倒塌壓毀鐵路部件)，但這些成因均在港鐵公司所能控制範圍以外。

附件四

2011年至2015年10月
因機件故障或人為因素
導致的31分鐘或以上鐵路服務延誤事故

日期及時間	受影響路線	成因	事故過程、調查結果及已採取的跟進行動	服務延誤時間(分鐘)
2011年				
1月4日 上午7時 16分	東鐵線	人為因素	一列往紅磡方向的列車駛入太和站時失去電力供應。調查發現列車司機未能跟隨適當程序對一個列車設備的輕微故障進行重設。事後，港鐵公司短暫暫停該車長的駕駛職務，並加強員工培訓。	34
2月17日 上午8時	東鐵線	機件故障	大圍站至大學站間的架空電纜失去電力，一列往羅湖方向列車在火炭站停止服務。調查發現列車供電系統組件故障，已立即更換。	34
3月29日 上午6時 51分	迪士尼線	機件故障	列車車載信號系統電腦故障，導致迪士尼線服務暫停。調查發現車載信號系統電腦的兩個組件故障，已立即更換。	116
8月1日 下午4時 26分	輕鐵	機件故障	一部輕鐵出現氣壓泄漏問題，駛至天榮路與天城路交匯處時服務受到延誤，並於抵達天悅站後停止服務。調查發現列車上一條氣喉鬆開，已立即修復。	31
8月3日 凌晨1時 11分	東涌線	機件故障	由於軌道供電系統故障，往東涌方向的尾班車於大濠灣受到延誤。發生故障的供電系統位置較偏遠及沒有尾隨列車將維修人員帶到現場，維修人員需時28分鐘才抵達現場處理事故。調查發現供電系統有電子卡故障，已立即更換。	36
9月11日 下午12時 26分	輕鐵	機件故障	架空電纜系統的一條電纜損壞，引致列車集電弓故障，輕鐵豐景園站至兆禧站間的服務暫停。維修人員立即移除損毀的電纜，在確保安全後恢復列車服務，並在非行車時間重置該電纜。	35

日期及時間	受影響路線	成因	事故過程、調查結果及已採取的跟進行動	服務延誤時間(分鐘)
11月14日 上午9時53分	東涌線	機件故障	控制東涌線信號系統的電腦出現故障，導致香港站至九龍站服務暫停。維修人員已立即更換電腦中的故障組件。	39
2012年				
4月19日 凌晨0時42分	荃灣線	機件故障	一列工程車的電力系統發生故障，令隨後一列往中環方向列車在荔枝角站服務受阻。調查發現工程車供電系統的零件發生故障，已立即更換。	35
5月3日 上午7時43分	西鐵線	機件故障	西鐵線隧道頂部有物料鬆脫，觸碰到架空電纜及一列行駛中列車的集電弓，導致一段供電系統發生故障，令南昌站與荃灣西站之間的列車服務暫停。維修人員即時移除大部分物料，在確保安全後恢復列車服務，並在非行車時間將所有殘留的物料移除。	93
5月29日 晚上11時45分	機場快線	機件故障	一列往香港方向的機場快線列車天線故障，在抵達欣澳站後停止服務。調查確定天線故障，並已立即更換。	35
6月14日 下午7時20分	輕鐵	人為因素	兩列輕鐵列車於洪水橋站附近碰撞，導致洪水橋站與兆康站之間的服務暫停。輕鐵服務在清理現場後恢復。調查確認意外原因為其中一名輕鐵車長不當駕駛，港鐵公司已根據既定內部紀律程序處理涉事車長，並加強員工培訓。	71
7月9日 上午10時52分	輕鐵	機件故障	輕鐵架空電纜一個絕緣體損毀，影響電力供應，導致新圍站與屯門站之間的輕鐵505號線服務暫停。在緊急維修及更換受損的架空電纜絕緣器後，服務回復正常。	98
7月25日 下午3時12分	將軍澳線	機件故障	將軍澳線信號故障，影響將軍澳站與寶琳站／康城站之間的列車服務。故障道岔(即供列車轉換方向的路軌部分)在重新設定後回復正常。公司已在非行車時間更換損壞組件。	39

日期及時間	受影響路線	成因	事故過程、調查結果及已採取的跟進行動	服務延誤時間(分鐘)
9月14日 下午6時 53分	東鐵線	機件故障	一列往紅磡方向的東鐵線列車在抵達大圍站後不能行駛。調查發現制動系統有組件故障，已立即更換。	40
10月3日 上午8時 15分	港島線	機件故障	於港島線上環站隧道內的列車調頭位置，有一塊臨時緊急通風裝置的金屬蓋部分鬆脫，導致港島線金鐘站與上環站之間的列車服務暫停。工程人員到場移走金屬蓋和穩固結構框架。	127
2013年				
1月24日 上午10時 23分	將軍澳線	機件故障	將軍澳線北角站月台幕門的一個固定支架絕緣裝置故障，導致月台幕門冒煙。將軍澳線來往北角站與油塘站之間的列車服務暫停。工程人員即時修復該裝置。	162
5月17日 下午4時 15分	輕鐵	人為因素	一架往元朗方向的761P線輕鐵由坑尾村站前往塘坊村站途中出軌，影響坑尾村站、塘坊村站及洪水橋站路段的電力供應，導致坑尾村站與元朗總站之間的服務及天水圍站與洪水橋站之間的服務暫停。 調查發現車長當時駕駛該輕鐵列車的速度為每小時40.9公里，超過轉彎時的限速每小時15公里。調查確認該輕鐵列車本身運作正常。該車長其後被法庭裁定違反《香港鐵路條例》下僱員疏忽罪。港鐵公司亦已加強員工培訓。	727
6月27日 下午6時 52分	荃灣線	機件故障	一列往荃灣方向的列車於抵達大窩口站時電力系統發生故障，導致荔景站至荃灣站之間的列車服務暫停。調查發現列車車載供電系統的組件故障，已進行更換。	38
10月4日 下午8時 50分	荃灣線	機件故障	一列往中環方向的列車，於大窩口站與葵興站之間受前面的故障工程車影響，導致服務受阻。調查發現工程車發電機的組件故障，已隨即更換。	33

日期及時間	受影響路線	成因	事故過程、調查結果及已採取的跟進行動	服務延誤時間(分鐘)
12月16日 下午12時 42分	將軍澳線	機件故障	調景嶺站附近一個架空電纜拉托裝置的繫索折斷，導致將軍澳線及部分觀塘線服務暫停。損壞的設備已經更換。折斷的繫索其後送交獨立化驗所進行測試及分析，結果顯示架空電纜拉托裝置在建造時安裝不當導致繫索折斷。港鐵公司已採取改善措施予以修正，包括在事故位置安裝了兩個拉托裝置。出問題的裝置在全個鐵路系統中只得7個。事發當晚，港鐵公司已檢查餘下6個同類裝置，確定全部運作正常。	293
2014年				
1月22日 上午5時 55分	輕鐵	機件故障	輕鐵架空電纜絕緣體故障，影響電力供應，導致坑尾村至元朗8個輕鐵站的服務暫停。調查發現絕緣體品質有問題，機械強度不足。港鐵公司已更換有問題的絕緣體，其後委聘獨立專家就架空電纜絕緣體進行詳細檢討，檢討範圍包括絕緣體的標準規格與設計、採購、品質控制及安裝程序等，並已按立專家的意見，於採購絕緣體時加強品質保證及控制的程序。	157
2月9日 上午11時 21分	東鐵線	機件故障	大學站附近架空電纜絕緣體損毀，截斷大學站至大圍站南行線的電源，由火炭站至大埔墟站之間一段南行線須暫停服務以安排維修工作，受影響路段的北行線實施單軌雙向模式行車，以維持東鐵線列車服務，惟列車班次較正常為疏。調查發現損毀的絕緣體物料有瑕疵，減低絕緣功能及增加內部短路的機會。港鐵公司已更換有問題的絕緣體，其後委聘獨立專家就架空電纜絕緣體進行詳細檢討，檢討範圍包括絕緣體的標準規格與設計、採購、品質控制及安裝程序等，並已按立專家的意見，於採購絕緣體時加強品質保證及控制的程序。	50

日期及 時間	受影響 路線	成因	事故過程、調查結果及 已採取的跟進行動	服務延 誤時間 (分鐘)
2月18日 下午4時 18分	東鐵線	機件故障	東鐵線近粉嶺站一個北行線上的架空電纜絕緣體故障，影響該路段的電力供應。大埔墟和羅湖／落馬洲站之間一段北行線須暫停服務以安排維修工作，受影響路段的南行線實施單軌雙向模式行車，以維持東鐵線列車服務，惟列車班次較正常為疏。港鐵公司已更換有問題的絕緣體，其後委聘獨立專家就架空電纜絕緣體進行詳細檢討，檢討範圍包括絕緣體的標準規格與設計、採購、品質控制及安裝程序等，並已按立專家的意見，於採購絕緣體時加強品質保證及控制的程序。	80
3月14日 下午9時 13分	輕鐵	機件故障	輕鐵河田站附近的架空電纜絕緣體故障，影響電力供應，導致屯門站和建安站／蔡意橋站之間的一段輕鐵路段服務暫停。港鐵公司已更換有問題的絕緣體，其後委聘獨立專家就架空電纜絕緣體進行詳細檢討，檢討範圍包括絕緣體的標準規格與設計、採購、品質控制及安裝程序等，並已按立專家的意見，於採購絕緣體時加強品質保證及控制的程序。	83
4月23日 下午5時 55分	觀塘線	機件故障	控制觀塘線信號系統的電腦出現故障，觀塘站至調景嶺站服務暫停。列車服務在電腦重新啟動後回復正常。	33
4月27日 上午8時 09分	東鐵線	機件故障	東鐵線中央監控及通訊系統一部分的數據傳送系統出現故障，令車務控制中心未能接收所需資料，以發揮中央監察及通訊的功能。為審慎起見，車務控制中心即時暫停東鐵線紅磡至羅湖／落馬洲站之間的列車服務。調查發現中央監控及通訊系統的路由器故障，已進行更換。	36

日期及時間	受影響路線	成因	事故過程、調查結果及已採取的跟進行動	服務延誤時間(分鐘)
5月2日 下午8時47分	東鐵線	機件故障	東鐵線的信號系統發生故障。調查發現信號系統組件故障，已進行更換。	33
9月11日 下午7時47分	觀塘線	機件故障	一列往調景嶺方向的列車，由於列車失去電力供應，於太子站暫停服務，故障列車被安排移往油麻地站的側線，列車服務恢復正常。調查發現列車底盤的控制系統組件損毀，已進行更換。	53
10月17日 上午8時16分	東涌線	機件故障	近香港站發生信號故障，東涌線及機場快線的列車經過該路段時需要減速。調查發現路軌旁一個信號系統組件故障，已進行更換。	37
11月21日 下午2時05分	輕鐵	人為因素	一輛往田景方向的507線輕鐵與一輛K52線巴士，在屯門湖翠路近屯門碼頭總站附近發生路面交通意外，導致507、614及614P線輕鐵來往豐景園站與屯門碼頭站之間的服務暫停，並在清理現場後恢復。	168
11月29日 上午7時56分	荃灣線	機件故障	近荔景站發生信號故障，荔景站往美孚站的列車，經過該路段時需要減速。調查發現路軌旁一個信號系統組件故障，已進行更換。	31
12月9日 下午10時58分	港島線	機件故障	杏花邨站附近的架空電纜發生故障，來往太古站至柴灣站的列車服務暫停。調查發現架空電纜的一個組件損毀，已進行更換。	144
2015年(1至10月)				
2月3日 下午1時40分	東鐵線	機件故障	大埔墟站附近一列往羅湖方向的直通車的制動器出現故障，東鐵線列車服務因而受阻。港鐵公司安排一部機車到現場將直通車移離行車線至大埔墟站其中一個月台，東鐵線隨即回復正常，直通車經復修後亦繼續行車前往廣州東站。	83

日期及時間	受影響路線	成因	事故過程、調查結果及已採取的跟進行動	服務延誤時間(分鐘)
3月4日 下午8時 30分	將軍澳線	機件故障	由於寶琳站至坑口站之間的信號系統運作不暢順，列車行經該段需要減速。調查發現信號系統組件出現故障，並隨即更換組件。	31
3月21日 下午3時 30分	東鐵線	機件故障	沙中線的承建商工人於東鐵線紅磡站隧道旁邊愛晨徑的一個地盤進行建造隔音屏工程，灌注混凝土工序期間不慎有混凝土溢出，流到東鐵線軌道範圍，影響東鐵線列車服務。維修人員緊急清理軌道範圍，以回復正常服務。承建商工人亦鞏固隔音屏組，防止再有混凝土溢出。	40
6月26日 下午12時 45分	機場快線	機件故障	一輛往博覽館站的列車在機場站發生機件故障，車上乘客需要落車轉乘往博覽館站的下一班車繼續行程。車務控制中心隨後安排出現故障的列車駛往博覽館站，以便稍後回車廠檢查。列車在往博覽館站途中因故障而停駛，港鐵公司需時將列車移開。調查發現列車剎車系統組件出現故障，已經更換組件。	35
6月30日 下午8時 30分	將軍澳線	機件故障	將軍澳線油塘至調景嶺站之間的信號系統運作不暢順，列車行經該段需要慢駛。調查發現路軌旁一個信號系統組件出現故障，已經更換組件。	38
9月30日 上午7時 50分	西鐵線	機件故障	由於尖東站有信號故障，西鐵線列車經過紅磡站至尖東站時需要減速。調查發現信號系統組件出現故障，已經更換組件。	38
10月15日 下午7時 05分	東涌線	機件故障	一列由香港站開出的東涌線列車在進入九龍站期間，由於氣壓系統出現故障，列車未能繼續行駛。港鐵公司安排車上乘客離開車廂後，另一列列車從後將有故障列車推離行車線。調查發現列車剎車系統有一個組件鬆脫，並已隨即修復。	69

附件五

2012年至2015年11月港鐵網絡路軌裂縫的資料

事故日期	涉及的鐵路線	裂縫寬度	事故成因／調查結果	已採取的跟進行動	路軌生產商	發生事故時，路軌的使用年期	有否通知傳媒
2012年1月25日	東鐵線	5毫米	道岔右翼軌生產的瑕疵	安裝臨時加固，並於非行車時間內更換路軌	Tekway	2.5年	於非行車時間的檢測中發現裂縫並已採取維修工作，裂縫不影響翌日安全運作及列車服務，因此沒有主動對外公布。
2012年4月17日	觀塘線	1毫米	平直路軌在生產時含有雜質	在翌日行車前更換路軌	Tata Group	9.5年	於非行車時間的檢測中發現裂縫並已採取維修工作，裂縫不影響翌日安全運作及列車服務，因此沒有主動對外公布。
2012年10月8日	東鐵線	5毫米	平直路軌底部鏽蝕	安裝臨時加固，並於非行車時間內更換路軌	BaoGang	8年	於非行車時間的檢測中發現裂縫並已採取維修工作，裂縫不影響翌日安全運作及列車服務，因此沒有主動對外公布。
2012年12月21日	荃灣線	1毫米	平直路軌於焊接前已含有雜質	在翌日行車前更換路軌	Tata Group	12年	於非行車時間的檢測中發現裂縫並已採取維修工作，裂縫不影響翌日安全運作及列車服務，因此沒有主動對外公布。

事故日期	涉及的鐵路線	裂縫寬度	事故成因／調查結果	已採取的跟進行動	路軌生產商	發生事故時，路軌的使用年期	有否通知傳媒
2012年 12月30日	觀塘線	1毫米	平直路軌 焊接位置 含有雜質	減慢行車速度，安裝臨時加固，並於非行車時間內更換路軌	Tata Group	5.5年	裂縫在晚上接近列車服務結束的時間被發現。在確保行車安全的情況下，港鐵公司安排列車經過該路段時減慢車速，並透過車站及列車廣播通知乘客列車服務受延誤。列車服務結束後隨即更換路軌。由於事故於接近列車服務結束時才發生並已修復，不影響翌日安全運作及列車服務，因此沒有主動對外公布。
2013年 2月12日	東鐵線	1毫米	道岔右翼軌焊接位 生產時出現瑕疵	安裝臨時加固，並於非行車時間內更換路軌	Tekway	5年	於非行車時間的檢測中發現裂縫並已採取維修工作，裂縫不影響翌日安全運作及列車服務，因此沒有主動對外公布。

事故日期	涉及的鐵路線	裂縫寬度	事故成因／調查結果	已採取的跟進行動	路軌生產商	發生事故時，路軌的使用年期	有否通知傳媒
2013年2月19日	觀塘線	1毫米	平直路軌於焊接前已含有雜質	減慢行車速度，安裝臨時加固，並於非行車時間內更換路軌	Tata Group	2.5年	裂縫於服務時間期間發現並影響列車服務，因此港鐵公司主動透過不同渠道(包括傳媒)通知乘客。
2013年3月6日	東鐵線	5毫米	平直路軌含有雜質	在翌日行車前更換路軌	BaoGong	10.5年	於非行車時間的檢測中發現裂縫並已採取維修工作，裂縫不影響翌日安全運作及列車服務，因此沒有主動對外公布。
2014年3月8日	觀塘線	4毫米	平直路軌焊接位內含有雜質	減慢行車速度，安裝臨時加固，並於非行車時間內更換路軌	Tata Group	11.5年	裂縫於服務時間期間發現並影響列車服務，因此港鐵公司主動透過不同渠道(包括傳媒)通知乘客。
2014年9月3日	觀塘線	1毫米	平直路軌焊接位有瑕疵	減慢行車速度，安裝臨時加固，並於非行車時間內更換路軌	Tata Group	3.5個月	裂縫於服務時間期間發現並影響列車服務，因此港鐵公司主動透過不同渠道(包括傳媒)通知乘客。

事故日期	涉及的鐵路線	裂縫寬度	事故成因／調查結果	已採取的跟進行動	路軌生產商	發生事故時，路軌的使用年期	有否通知傳媒
2014年10月8日	東鐵線	7毫米	平直路軌 焊接位內含有雜質	減慢行車速度，安裝臨時加固，並於非行車時間內更換路軌	BaoGong	5年	裂縫於服務時間期間發現並影響列車服務，因此港鐵公司主動透過不同渠道(包括傳媒)通知乘客。
2015年2月28日	觀塘線	1至2毫米	平直路軌 焊接位有瑕疵	減慢行車速度，安裝臨時加固，並於非行車時間內更換路軌	Tata Group	4個月	裂縫於服務時間期間發現並影響列車服務，因此港鐵公司主動透過不同渠道(包括傳媒)通知乘客。
2015年5月30日	荃灣線	6毫米	平直路軌 焊接位有瑕疵	減慢行車速度，安裝臨時加固，並於非行車時間內更換路軌	Tata Group	1.5年	裂縫於服務時間期間發現並影響列車服務，因此港鐵公司主動透過不同渠道(包括傳媒)通知乘客。
2015年7月12日	西鐵線	1毫米	平直路軌 焊接位有瑕疵	安裝臨時加固，並於非行車時間內更換路軌	Nippon	5.5年	於非行車時間的檢測中發現裂縫並已採取維修工作，裂縫不影響翌日安全運作及列車服務，因此沒有主動對外公布。

事故日期	涉及的鐵路線	裂縫寬度	事故成因／調查結果	已採取的跟進行動	路軌生產商	發生事故時，路軌的使用年期	有否通知傳媒
2015年10月3日	東鐵線	少於1毫米	平直路軌底部鏽蝕	在翌日行車前更換路軌	BaoGong	10.5年	於非行車時間的檢測中發現裂縫並已採取維修工作，裂縫不影響翌日安全運作及列車服務，因此沒有主動對外公布。
2015年11月2日	荃灣線	少於1毫米	初步檢測：生產商在出廠前焊接路軌伸縮接縫的位置有瑕疵	減慢行車速度，安裝臨時加固，並於非行車時間內更換路軌	VAE	2年	裂縫於服務時間期間發現並影響列車服務，因此港鐵公司主動透過不同渠道(包括傳媒)通知乘客。

附件六

2010年至2015年10月
機電工程署人員就鐵路系統不同部件的巡查次數⁽¹⁾

年份	路軌	列車	供電系統 (包括架空電纜)	信號系統	其他(包括月台幕門、機電設備)
2010	9	45	13	17	61
2011	21	88	7	10	55
2012	6	60	12	9	49
2013	13	68	8	10	49
2014	30	69	35	38	44
2015 (截至10月)	49	52	42	41	72

註：

(1) 每次巡查可同時檢視鐵路系統的不同部件。

為準教師提供教授非華語學生的培訓

11. 石禮謙議員(譯文)：主席，有少數族裔人士曾向本人反映，非華語學生學習中文作為第二語言所遇到的困難，與華語學生學習中文作為母語所遇到的困難截然不同。此外，非華語學生的文化背景可能會為他們在本地學校學習增添障礙。因此，這些人士認為，非華語學生的教師必需明白非華語學生的特定需要，才能幫助他們加強本身的學習能力。然而，現時許多教師未有接受相關培訓。關於香港教育學院(“教院”)為準教師提供在教授非華語學生方面的培訓，政府可否告知本會，是否知悉：

- (一) 教院現時有否為準中文教師提供任何有關教授中文作為第二語言的課程；若有提供，這些課程的詳情為何(包括課程名稱，以及是否屬必修課程)；若否，原因為何；及
- (二) 鑑於準教師日後可能會教授來自不同文化背景的非華語學生，教院現時有否為準教師提供任何有關文化敏感度的課程；若有提供，這些課程是否屬必修課程，以及教院有否檢討課程的成效；若沒有提供，原因為何？

教育局局長(譯文)：主席，

- (一) 一般而言，師資培訓院校在設計和制訂職前教師培訓課程時會參考相關政策和文件，例如課程發展議會所編訂的課程指引。院校所制訂的職前教師培訓課程須配合準教師未來職業生涯的需要，使他們具備專業知識、教學方法及素質，以照顧不同背景和需要的學生。香港教育學院(“教院”)在“中國語文教育榮譽學士”課程中有提供有關“中文作為第二語言”的選修課程，以培育準教師教授非華語學生。以2015-2016學年為例，教院所提供的選修課程包括“國際漢語課程與教材設計”、“國際漢語學習與習得”及“中國語文課程(非華語學生)單元教學設計及開發”。
- (二) 除有關“中文作為第二語言”的課程外，為提升準教師對文化多樣性的認知，教院舉辦了不同類型的活動，如舉辦“文化週”以推動多元文化、由準教師作導師的“非華語學生日營”、名為“少數族裔在香港 —— 式・鄉・味”的少數族裔展覽，以及於學生宿舍舉辦文化融合節日聚會等。此外，教院亦為準教師提供“文化間溝通”、“非華語兒童故事聽講

聽讀”等選修課程。為了檢討有關課程和活動的成效，教說透過問卷調查及評估表格等不同的方式取得相關的數據和資料。

政府政策的家庭影響評估

12. 張國柱議員：主席，自2013年4月1日起，各政策局及政府部門（“局／部門”）在制訂所有政策時，必須評估有關政策對家庭的影響，並在政策文件及立法會參考資料摘要中列出評估結果。政府亦鼓勵各局／部門在公眾諮詢過程中，就對家庭可能構成影響的新政策，徵詢家庭議會的意見。另外，當局在今年3月底表示會在本年度進行家庭影響評估框架研究（“評估框架研究”），以檢討評估框架的成效，以及訂立一套更詳盡的評估清單。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去3年，當局已就有關政策進行家庭影響評估的所有政策文件及立法會參考資料摘要的詳情（包括文件名稱、草擬文件的局／部門，以及向本會提交的日期）；
- (二) 過去3年，當局已就有關政策徵詢家庭議會意見的所有政策文件的詳情（包括文件名稱、負責推行政策的局／部門，以及向該議會提交的日期）；
- (三) 評估框架研究的進展，以及新的評估清單的具體內容為何；及
- (四) 有否具體計劃，進一步改善現行的家庭影響評估機制；如有，詳情及進度為何？

民政事務局局長：主席，自2013年4月1日起，所有政策必須評估對家庭的影響。政策局和部門必須按家庭議會確立的3組家庭核心價值（即“愛與關懷”、“責任與尊重”及“溝通與和諧”），以及對家庭的結構及功能的影響作為基礎，評估各項政策是否對家庭構成影響。我們亦鼓勵各政策局及部門就對家庭可能構成影響的新政策，徵詢家庭議會的意見。就張國柱議員所提出的質詢，現答覆如下：

- (一) 自2013年4月1日至2015年11月30日，所有曾進行家庭影響評估的立法會參考資料摘要見附件一。

(二) 自2013年4月1日至2015年11月30日，有關政策局及部門曾徵詢家庭議會及其轄下小組委員會的政策文件摘要見附件二。

(三)及(四)

家庭議會將透過中央政策組，邀請機構進行研究以檢討評估框架的成效，以及訂立一套更詳盡的評估清單，作為評估各項政策對家庭構成影響的基礎。家庭議會已通過有關的研究範疇，並建議評估清單需包括以下特點：

- (i) 能協助政策局及部門審視相關的政策如何影響家庭及其功能。此外，亦需顧及有關政策對不同類型的家庭所帶來的影響；
- (ii) 能反映不同政策的目標，並顧及香港的社會和經濟的情況；
- (iii) 能因應不同的政策範疇作出靈活處理；及
- (iv) 能提供以實證為本的資料。

中央政策組會於2015年年底向相關機構發出邀請，預計有關研究將於2017年第三季完成。在檢討評估框架同時，研究機構亦會為有關持份者包括公務員舉辦聚焦小組及相關的活動作培訓及經驗分享。待研究完成後，我們將會總結未來路向。

附件一

自2013年4月1日至2015年11月30日
所有曾進行家庭影響評估的立法會參考資料摘要

	政策局／部門	向立法會提交的日期	立法會參考資料摘要
1	財經事務及庫務局	2013年4月	《稅務條例》(第112章) 《稅務(關於收入稅項的雙重課稅寬免和防止逃稅)(加拿大)令》
2	民政事務局	2013年4月	《博彩稅條例》(第108章) 《2013年博彩稅(修訂)條例草案》

	政策局／部門	向立法會提交的日期	立法會參考資料摘要
3	商務及經濟發展局	2013年4月	《聯合國制裁條例》(第537章) 《2013年聯合國制裁(朝鮮民主主義人民共和國)(修訂)規例》
4	財經事務及庫務局	2013年4月	《印花稅條例》(第117章) 《2013年印花稅(修訂)條例草案》
5	財經事務及庫務局	2013年4月	《稅務條例》(第112章) 《稅務(關於收入稅項的雙重課稅寬免和防止逃稅)(澤西島)令》
6	財經事務及庫務局	2013年4月	《稅務條例》(第112章) 《稅務(關於收入及資本稅項的雙重課稅寬免和防止逃稅)(奧地利共和國)(第二議定書)令》
7	財經事務及庫務局	2013年4月	《稅務條例》(第112章) 《2013年稅務(修訂)(第2號)條例草案》
8	民政事務局	2013年4月	《2013年香港藝術發展局(修訂)條例草案》
9	環境局 環境保護署	2013年4月	《產品環保責任條例》(第603章) 《2013年產品環保責任(修訂)條例草案》
10	運輸及房屋局	2013年4月	《道路交通條例》(第374章) 《道路交通(違例駕駛記分)條例》(第375章) 立法會決議
11	財經事務及庫務局	2013年4月	《借款條例》(第61章) 提高政府債券計劃可借入款項上限的決議
12	運輸及房屋局	2013年5月	《大老山隧道條例》(第393章) 大老山隧道有限公司增加隧道費的申請
13	勞工及福利局	2013年5月	撤銷把輸入外傭指定為《僱員再培訓條例》(第423章)下的輸入僱員計劃
14	民政事務局	2013年5月	《法律援助條例》(第91章) 《就法律援助申請人財務資格限額進行的周年檢討》

	政策局／部門	向立法會提交的日期	立法會參考資料摘要
15	財經事務及庫務局	2013年5月	《公司條例》(2012年第28號條例) 《公司(不公平損害呈請)法律程序規則》
16	財經事務及庫務局	2013年5月	《公司條例》(2012年第28號條例) 《2013年公司(修改財務報表及報告)(修訂)規例》 《2013年公司(披露董事利益資料)(修訂)規例》
17	財經事務及庫務局	2013年5月	《公司條例》(2012年第28號條例) 《公司(章程細則範本)公告》 《公司紀錄(查閱及提供文本)規例》 《公司(非香港公司)規例》 《公司(費用)規例》
18	食物及衛生局	2013年6月	《醫院管理局條例》(第113章) 《2013年醫院管理局條例(修訂附表1)令》
19	財經事務及庫務局	2013年6月	《證券及期貨條例》(第571章) 《2013年證券及期貨(修訂)條例草案》
20	公務員事務局	2013年6月	《退休金(增加)條例》(第305章) 《孤寡撫恤金(增加)條例》(第205章) 《2013年宣布增加退休金公告》 《2013年孤寡撫恤金(增加)公告》
21	環境局 環境保護署	2013年6月	《廢物處置條例》(第354章) 《2013年廢物處置(修訂)條例草案》
22	財經事務及庫務局	2013年6月	《追加撥款(2012-2013年度)條例草案》
23	公務員事務局	2013年6月	《二零一三至一四年度公務員薪酬調整》
24	公務員事務局	2013年6月	《二零一三至一四年度公務員薪酬調整》
25	商務及經濟發展局	2013年6月	《聯合國制裁條例》(第537章) 《2013年聯合國制裁(伊朗)(修訂)規例》
26	政制及內地事務局	2013年6月	《2013年區議會條例(修訂附表3)令》

	政策局／部門	向立法會 提交的日期	立法會參考資料摘要
27	財經事務及庫務局	2013年6月	《破產條例》(第6章) 《公司條例》(第32章) 《2013年破產(修訂)規則》 《2013年破產(費用及百分率)(修訂)令》 《2013年公司(費用及百分率)(修訂)令》 《2013年公司(清盤)(修訂)規則》
28	環境保護署 漁農自然護理署	2013年7月	《郊野公園條例》(第208章) 《2013年郊野公園(指定)(綜合)(修訂)令》
29	商務及經濟發展局	2013年7月	《玩具及兒童產品安全條例》(第424章) 《2013年玩具及兒童產品安全(修訂)條例草案》
30	商務及經濟發展局	2013年7月	《聯合國制裁條例》(第537章) 《2013年聯合國制裁(科特迪瓦)規例》
31	勞工及福利局	2013年7月	《2013年擄拐兒童法例(雜項修訂)條例草案》
32	商務及經濟發展局	2013年7月	《聯合國制裁條例》(第537章) 《2013年聯合國制裁(索馬里)(修訂)規例》
33	商務及經濟發展局	2013年7月	《聯合國制裁條例》(第537章) 《2013年聯合國制裁(厄立特里亞)(修訂)規例》
34	教育局	2013年7月	《批准明愛專上學院及東華學院頒授學位》
35	運輸及房屋局	2013年7月	《西區海底隧道條例》(第436章) 《2013年西區海底隧道條例(修訂附表1)公告》
36	運輸及房屋局	2013年7月	《大欖隧道及元朗引道條例》(第474章) 《2013年大欖隧道及元朗引道條例(修訂附表1)公告》
37	運輸及房屋局	2013年8月	《領港規例》(第84A章) 《2013年領港(修訂)規例》
38	商務及經濟發展局	2013年8月	香港旅遊發展局舉辦的除夕倒數煙火匯演增設發放煙花環節
39	商務及經濟發展局	2013年8月	《聯合國制裁條例》(第537章) 《2013年〈2011年聯合國制裁(利比亞)規例〉(修訂)規例》

	政策局／部門	向立法會提交的日期	立法會參考資料摘要
40	商務及經濟發展局	2013年8月	《聯合國制裁條例》(第537章) 《2013年聯合國制裁(蘇丹)規例》 《〈聯合國制裁(蘇丹)規例〉(廢除)規例》
41	運輸及房屋局	2013年9月	《山頂纜車條例》(第265章) 《2013年山頂纜車(修訂)條例草案》
42	運輸及房屋局	2013年9月	《道路交通條例》(第374章) 《的士加價申請》 《2013年道路交通(公共服務車輛)(修訂)規例》
43	環境局	2013年9月	《2013年空氣污染管制(修訂)(第2號)條例草案》
44	教育局	2013年10月	《有關香港發展為區域教育樞紐的技術性優化措施》
45	財經事務及庫務局	2013年10月	《稅務條例》(第112章) 《稅務(關於收入稅項的雙重課稅寬免和防止逃稅)(意大利共和國)令》
46	財經事務及庫務局	2013年10月	《稅務條例》(第112章) 《稅務(關於收入稅項的雙重課稅寬免和防止逃稅)(根西島)令》
47	財經事務及庫務局	2013年10月	《稅務條例》(第112章) 《稅務(關於收入稅項的雙重課稅寬免和防止逃稅)(卡塔爾國)令》
48	保安局	2013年10月	《逃犯條例》(第503章) 《刑事事宜相互法律協助條例》(第525章) 《逃犯(捷克共和國)令》 《刑事事宜相互法律協助(捷克共和國)令》 《刑事事宜相互法律協助(西班牙)令》
49	司法機構政務處	2013年10月	《遺產管理官帳目(利息)規則》 《2013年遺產管理官帳目(利息)(修訂)規則》
50	財經事務及庫務局	2013年10月	《公司條例》(第622章) 《2013年公司條例(修訂附表7)公告》 《2013年公司條例(修訂附表10)公告》 《2013年公司條例(生效日期)公告》

	政策局／部門	向立法會 提交的日期	立法會參考資料摘要
51	民政事務總署	2013年11月	《2013年鄉郊代表選舉法例(修訂) 條例草案》
52	運輸及房屋局	2013年11月	《民航條例》(第448章) 《危險品(航空托運)(安全)條例》(第384章) 《2013年〈1995年飛航(香港)令〉(修訂附表16)令》 《2013年危險品(航空托運)(安全)規例(修訂附表)令》
53	民政事務局	2013年11月	《刑事訴訟程序條例》(第221章) 《2013年刑事案件法律援助(修訂) 規則》
54	教育局	2013年12月	《教育條例》(第279章) 《2013年教育條例(修訂附表3)公 告》
55	財經事務及庫務局	2013年12月	《稅務條例》(第112章) 《2013年稅務(修訂)(第3號)條例草 案》
56	財經事務及庫務局	2014年1月	《借款條例》(第61章) 《2014年借款(修訂)條例草案》
57	環境保護署	2014年1月	《空氣污染管制條例》(第311章) 《空氣污染管制(船用輕質柴油)規 例》
58	勞工及福利局	2014年2月	《僱傭條例》(第57章) 《2014年僱傭(修訂)條例草案》
59	運輸及房屋局	2014年2月	《船舶及港口管制條例》(第313章) 《商船(本地船隻)條例》(第548章) 《2014年船舶法例(排煙管制)(修訂) 條例草案》
60	保安局	2014年2月	《婚姻條例》(第181章) 《2014年婚姻(修訂)條例草案》
61	律政司	2014年2月	《合約(第三者權利)條例草案》
62	商務及經濟發展局	2014年2月	《玩具及兒童產品安全條例》(第424 章) 《〈2013年玩具及兒童產品安全(修 訂)條例〉(生效日期)公告》 《〈玩具及兒童產品安全規例〉(廢 除)規例》 《玩具及兒童產品安全(附加安全標 準或規定)規例》

	政策局／部門	向立法會 提交的日期	立法會參考資料摘要
63	民政事務總署	2014年2月	《保良局條例》(第1040章)保良局董事會決議
64	食物及衛生局 衛生署	2014年2月	《預防及控制疾病條例》(第599章) 《2014年預防及控制疾病條例(修訂附表1及2)公告》 《2014年預防及控制疾病(修訂)規例》
65	食物及衛生局	2014年3月	《藥劑業及毒藥條例》(第138章) 《2014年藥劑業及毒藥(修訂)條例草案》
66	商務及經濟發展局	2014年3月	《聯合國制裁條例》(第537章) 《2014年聯合國制裁(利比里亞)規例》 《〈2013年聯合國制裁(利比里亞)規例〉(廢除)規例》
67	民政事務總署	2014年4月	《物業管理服務條例草案》
68	教育局	2014年4月	《批准香港能仁專上學院頒授學位及在其中文名稱使用“學院”二字和批准恒生管理學院及香港樹仁大學頒授學位》
69	發展局	2014年4月	《2014年建造業工人註冊(修訂)條例草案》
70	運輸及房屋局	2014年4月	《道路交通條例》(第374章) 《2014年道路交通條例(修訂附表9)令》
71	政制及內地事務局	2014年4月	《2014年選舉法例(雜項修訂)條例草案》
72	商務及經濟發展局	2014年4月	《聯合國制裁條例》(第537章) 《聯合國制裁(中非共和國)規例》
73	律政司	2014年4月	《2014年成文法(雜項規定)條例草案》
74	財經事務及庫務局	2014年4月	《保險公司條例》(第41章) 《2014年保險公司(修訂)條例草案》
75	財經事務及庫務局	2014年4月	《稅務條例》(第112章) 《2014年稅務(修訂)條例草案》
76	運輸及房屋局	2014年4月	《船舶及港口管制條例》(第313章) 《2014年船舶及港口管制規例(修訂附表7)公告》

	政策局／部門	向立法會 提交的日期	立法會參考資料摘要
77	保安局 入境事務處	2014年4月	《2014年入境(碇泊處及着陸地點)(修訂)令》
78	財經事務及庫務局	2014年4月	《稅務條例》(第112章) 《稅務(稅項資料交換)(美國)令》
79	運輸及房屋局	2014年4月	《道路交通條例》(第374章) 《2014年道路交通條例(修訂附表5)令》 《2014年道路交通(駕駛執照)(修訂)規例》
80	食物及衛生局	2014年4月	《電子健康紀錄互通系統條例草案》
81	政務司司長辦公室 行政署 司法機構政務處	2014年4月	《2014年司法(雜項條文)條例草案》
82	運輸及房屋局	2014年5月	《公共巴士服務條例》(第230章) 《公共專營巴士公司路線表令》
83	商務及經濟發展局 司法機構政務處	2014年5月	《競爭條例》(第619章) 《2014年競爭(修訂)條例草案》
84	商務及經濟發展局	2014年5月	《專利條例》(第514章) 《註冊外觀設計條例》(第522章) 《商標條例》(第559章) 《集成電路的布圖設計(拓樸圖)條例》(第445章) 《2014年專利條例(修訂附表1)令》 《2014年註冊外觀設計條例(修訂附表)規例》 《2014年商標條例(修訂附表1)規例》 《2014年集成電路的布圖設計(拓樸圖)(合資格國家、領域或地方的指定)(修訂)規例》
85	商務及經濟發展局	2014年5月	《電訊條例》(第106章) 《2014年電訊(管制干擾)(修訂)規例》
86	商務及經濟發展局	2014年5月	《聯合國制裁條例》(第537章) 《聯合國制裁(也門)規例》
87	商務及經濟發展局	2014年5月	《成立創新及科技局涉及的法例修訂事宜》

	政策局／部門	向立法會提交的日期	立法會參考資料摘要
88	商務及經濟發展局	2014年5月	《電訊條例》(第106章) 《電訊(釐定頻譜使用費的方法)(1.9-2.2吉赫頻帶內以行政方式指配的頻譜)規例》 《2014年電訊(以拍賣方法釐定頻譜使用費)(修訂)規例》 《2014年電訊(釐定頻譜使用費的方法)(第三代移動服務)(修訂)規例》
89	商務及經濟發展局 工業貿易署	2014年6月	《進出口條例》(第60章) 《2014年進出口(一般)規例(修訂附表)令》及《2014年進出口(費用)(修訂)(第2號)規例》
90	公務員事務局	2014年6月	《退休金利益條例》(第99章) 《2014年退休金利益條例(設定職位)(修訂)令》
91	食物及衛生局	2014年6月	《私營骨灰安置所條例草案》
92	財經事務及庫務局	2014年6月	《證券及期貨條例》(第571章) 《公司條例》(第622章) 《2014年證券及期貨及公司法例(無紙證券市場修訂)條例草案》
93	公務員事務局	2014年6月	《退休金(增加)條例》(第305章) 《孤寡撫恤金(增加)條例》(第205章) 《2014年宣布增加退休金公告》 《2014年孤寡撫恤金(增加)公告》
94	財經事務及庫務局	2014年6月	《證券及期貨條例》(第571章) 《2014年證券及期貨(徵費)(修訂)令》
95	司法機構政務處	2014年6月	《高等法院條例》(第4章) 《區域法院條例》(第336章) 《2014年高等法院規則(修訂)(第2號)規則》 《2014年區域法院規則(修訂)規則》
96	司法機構政務處	2014年6月	《區域法院條例》(第336章) 《2014年區域法院平等機會(修訂)規則》
97	政制及內地事務局	2014年6月	《2014年性別歧視(修訂)條例草案》
98	商務及經濟發展局	2014年6月	《版權條例》(第528章) 《2014年版權(修訂)條例草案》

	政策局／部門	向立法會 提交的日期	立法會參考資料摘要
99	環境保護署 漁農自然護理署	2014年6月	《保護瀕危動植物物種條例》(第586章) 《2014年保護瀕危動植物物種條例(修訂附表1及3)令》 《2014年保護瀕危動植物物種(關於附錄II及III物種的豁免)(修訂)令》
100	財經事務及庫務局	2014年6月	《追加撥款(2013-2014年度)條例草案》
101	財經事務及庫務局	2014年6月	《強制性公積金計劃條例》(第485章) 《2014年強制性公積金計劃(修訂)條例草案》
102	發展局	2014年6月	《2014年土地(雜項條文)(修訂)條例草案》——建議加重有關不合法佔用未批租政府土地的罰則
103	公務員事務局	2014年6月	《二零一四至一五年度公務員薪酬調整》
104	公務員事務局	2014年6月	《二零一四至一五年度公務員薪酬調整》
105	運輸及房屋局	2014年6月	《道路交通條例》(第374章) 《2014年道路交通(車輛構造及保養)(修訂)(第2號)規例》 《2012年道路交通(修訂)條例(生效日期)公告》
106	保安局	2014年7月	《危險藥物條例》(第134章) 《2014年危險藥物條例(修訂附表1)令》
107	食物及衛生局 漁農自然護理署	2014年7月	《獸醫註冊條例》(第529章) 《2014年獸醫註冊(修訂)條例草案》
108	保安局	2014年7月	《化學品管制條例》(第145章) 《2014年化學品管制條例(修訂附表2)令》
109	運輸及房屋局	2014年7月	《西區海底隧道條例》(第436章) 《2014年西區海底隧道條例(修訂附表1)公告》

	政策局／部門	向立法會提交的日期	立法會參考資料摘要
110	運輸及房屋局	2014年7月	《大欖隧道及元朗引道條例》(第474章) 《2014年大欖隧道及元朗引道條例(修訂附表1)公告》
111	教育局	2014年8月	《批准港專學院頒授學位及在其中文名稱使用“學院”二字和批准東華學院頒授學位》
112	教育局	2014年8月	《批准明愛專上學院頒授學位》
113	環境局	2014年9月	《區域供冷服務條例草案》
114	政務司司長辦公室 行政署	2014年9月	《二零一四至一五年度司法人員薪酬調整》
115	商務及經濟發展局	2014年9月	《聯合國制裁條例》(第537章) 《2014年聯合國制裁(朝鮮民主主義人民共和國)(修訂)規例》
116	商務及經濟發展局	2014年9月	《聯合國制裁條例》(第537章) 《2014年聯合國制裁(科特迪瓦)規例》
117	商務及經濟發展局	2014年10月	《廣播條例》(第562章) 電視廣播有限公司(無綫)申請准許數名不符合持牌資格人士對無綫行使控制
118	財經事務及庫務局	2014年10月	《稅務條例》(第112章) 《稅務(關於收入稅項的雙重課稅寬免和防止逃稅)(大韓民國)令》
119	財經事務及庫務局	2014年10月	《稅務條例》(第112章) 《2014年稅務(關於收入稅項的雙重課稅寬免和防止逃稅)(越南社會主義共和國)(修訂)令》
120	勞工及福利局	2014年10月	《撈拐和管養兒童條例》(第512章) 《2014年撈拐和管養兒童(締約方)(修訂)令》
121	發展局	2014年10月	《古物及古蹟條例》(第53章) 《2014年古物及古蹟(歷史建築物的宣布)公告》
122	商務及經濟發展局	2014年11月	《聯合國制裁條例》(第537章) 《2014年〈2011年聯合國制裁(利比亞)規例〉(修訂)規例》

	政策局／部門	向立法會提交的日期	立法會參考資料摘要
123	保安局	2014年12月	《入境條例》(第115章) 《2014年入境(修訂)規例》
124	政制及內地事務局	2014年12月	《區議會條例》(第547章) 《2014年選區(區議會)宣布令》
125	商務及經濟發展局	2014年12月	《廣播條例》(第562章) 《電訊盈科媒體有限公司本地收費電視節目服務牌照續期》
126	保安局	2014年12月	《人事登記條例》(第177章) 《2014年人事登記(修訂)規例》
127	律政司	2014年12月	《法例發布條例》(第614章) 《2014年法例發布(修正)令》
128	勞工及福利局	2014年12月	《領養條例》(第290章) 《2014年跨國領養(締約國)(修訂)令》
129	教育局	2014年12月	《批准珠海學院及香港能仁專上學院頒授學位》
130	勞工及福利局 運輸及房屋局	2014年12月	《殘疾歧視條例》(第487章) 《2014年殘疾歧視條例(修訂附表5)公告》
131	教育局	2014年12月	《大學教育資助委員會資助院校2015/16延展年的經常撥款》
132	財經事務及庫務局	2015年1月	《結算及交收系統條例》(第584章) 《2015年結算及交收系統(修訂)條例草案》
133	律政司	2015年1月	《2015年仲裁(修訂)條例草案》
134	勞工及福利局 勞工處	2015年1月	《最低工資條例》(第608章) 《僱傭條例》(第57章) 《2015年最低工資條例(修訂附表3)公告》 《2015年僱傭條例(修訂附表9)公告》
135	商務及經濟發展局	2015年1月	《聯合國制裁條例》(第537章) 《2015年聯合國制裁(索馬里)(修訂)規例》
136	發展局	2015年1月	《建造業工人註冊條例》(第583章) 《2015年建造業工人註冊(費用)(修訂)規例》

	政策局／部門	向立法會 提交的日期	立法會參考資料摘要
137	環境保護署	2015年1月	《空氣污染管制條例》(第311章) 《空氣污染管制(非道路移動機械)(排放)規例》
138	食物及衛生局 衛生署	2015年1月	《預防及控制疾病條例》(第599章) 《2015年預防及控制疾病條例(修訂附表1)公告》
139	食物及衛生局 食物環境衛生署	2015年1月	《應課稅品(酒類)規例》(第109B章) 《應課稅品(酒牌)費用規例》(第109H章) 《2015年應課稅品(酒類)(修訂)規例》 《應課稅品(酒牌)(費用)(修訂)規例》
140	財經事務及庫務局	2015年1月	《應課稅品規例》(第109A章) 《2015年應課稅品(修訂)規例》
141	商務及經濟發展局	2015年1月	《玩具及兒童產品安全條例》(第424章) 《2015年玩具及兒童產品安全條例(修訂附表1及2)公告》
142	政務司司長辦公室 行政署 司法機構政務處	2015年2月	《陪審團條例》(第3章) 《刑事訴訟程序條例》(第221章) 《死因裁判官條例》(第504章) 《2015年陪審員津貼(修訂)令》 《2015年刑事訴訟程序(證人津貼)(修訂)規則》 《2015年死因裁判官(證人津貼)(修訂)規則》
143	教育局	2015年2月	《批准香港樹仁大學頒授學位》
144	勞工及福利局	2015年2月	《釋義及通則條例》(第1章) 《2015年宣布改變名稱及職稱(學生資助辦事處及學生資助辦事處監督)公告》
145	保安局	2015年2月	《截取通訊及監察條例》(第589章) 《2015年截取通訊及監察(修訂)條例草案》

	政策局／部門	向立法會 提交的日期	立法會參考資料摘要
146	公務員事務局	2015年2月	《二零一三年薪酬水平調查：應用於公務員》
147	商務及經濟發展局	2015年2月	《競爭條例》(第619章) 《競爭(營業額)規例》 《2015年〈競爭條例〉(生效日期)公告》
148	商務及經濟發展局	2015年2月	《競爭條例》(第619章) 《競爭(條文適用範圍)規例》 《競爭(條文不適用範圍)規例》
149	政制及內地事務局	2015年3月	《區議會條例》(第547章)及《選舉(舞弊及非法行為)條例》(第554章) 《2015年區議會條例(修訂附表7)令》及《2015年選舉開支最高限額(區議會選舉)(修訂)規例》
150	環境局 環境保護署	2015年3月	《產品環保責任條例》(第603章) 《廢物處置條例》(第354章) 《2015年促進循環再造及妥善處置(電氣設備及電子設備)(修訂)條例草案》
151	食物及衛生局	2015年3月	《人類生殖科技條例》(第561章) 《2015年人類生殖科技(修訂)條例草案》 禁制有關藉人類生殖科技程序進行性別選擇的廣告
152	運輸及房屋局	2015年3月	《商船(防止及控制污染)條例》(第413章) 《商船(控制船舶有害防污底系統)規例》及《2015年商船(防止及控制污染)(費用)(修訂)規例》
153	財經事務及庫務局	2015年3月	《稅務條例》(第112章) 《2015年稅務(修訂)條例草案》
154	環境保護署	2015年3月	《空氣污染管制條例》(第311章) 《空氣污染管制(遠洋船隻)(停泊期間所用燃料)規例》
155	商務及經濟發展局	2015年3月	《與成立創新及科技局有關的決議》

	政策局／部門	向立法會 提交的日期	立法會參考資料摘要
156	民政事務局	2015年3月	《公眾娛樂場所條例》(第172章) 《2015年公眾娛樂場所(豁免)(修訂)令》
157	勞工及福利局	2015年3月	《領養條例》(第290章) 《2015年領養(修訂)規則》 《2015年公約領養(修訂)規則》
158	運輸及房屋局	2015年3月	《香港國際機場三跑道系統》
159	商務及經濟發展局	2015年3月	《聯合國制裁條例》(第537章) 《2015年聯合國制裁(利比里亞)規例》 《〈2014年聯合國制裁(利比里亞)規例〉(廢除)規例》
160	商務及經濟發展局	2015年4月	《廣播條例》(第562章) 《亞洲電視有限公司本地免費電視節目服務牌照續期》
161	運輸及房屋局	2015年4月	《山頂纜車條例》(香港法例第265章) 山頂纜車的長遠營運安排 《2015年山頂纜車(修訂)條例草案》
162	財經事務及庫務局	2015年4月	《稅務條例》(第112章) 《2015年稅務(修訂)(第2號)條例草案》
163	財經事務及庫務局	2015年4月	《破產條例》(第6章) 《2015年破產(修訂)條例草案》
164	商務及經濟發展局	2015年4月	《廣播條例》(第562章) 《香港電視娛樂有限公司本地免費電視節目服務牌照申請》
165	政制及內地事務局	2015年4月	《2015年選舉法例(雜項修訂)條例草案》
166	運輸及房屋局	2015年4月	《商船(防止廢物污染)規例》(第413章) 《商船(防止廢物污染)規例》
167	商務及經濟發展局	2015年4月	《聯合國制裁條例》(第537章) 《2015年聯合國制裁(剛果民主共和國)規例》

	政策局／部門	向立法會 提交的日期	立法會參考資料摘要
168	民政事務局	2015年4月	《法律援助條例》(第91章) 《2015年法律援助(評定資源及分擔費用)(修訂)規例》
169	商務及經濟發展局	2015年4月	《聯合國制裁條例》(第537章) 《2015年聯合國制裁(中非共和國)規例》
170	商務及經濟發展局	2015年5月	《廣播條例》(第562章) 《電視廣播有限公司本地免費電視節目服務牌照續期》
171	環境局 環境保護署	2015年5月	《道路交通條例》(第374章) 《2015年道路交通條例(修訂附表10)令》
172	勞工及福利局	2015年5月	《特別假期(2015年9月3日)條例草案》
173	運輸及房屋局	2015年5月	《道路交通條例》(第374章) 《2015年道路交通條例(修訂附表3)令》
174	運輸及房屋局	2015年5月	《道路交通條例》(第374章) 《2015年道路交通(公共服務車輛)(修訂)規例》
175	運輸及房屋局	2015年5月	《道路交通條例》(第374章) 《2015年道路交通(車輛登記及領牌)(修訂)規例》
176	商務及經濟發展局	2015年5月	《聯合國制裁條例》(第537章) 《聯合國制裁(南蘇丹)規例》
177	財經事務及庫務局	2015年5月	《證券及期貨條例》(第571章) 《2015年〈2014年證券及期貨(修訂)條例〉(生效日期)公告》 《證券及期貨(場外衍生工具交易—匯報及備存紀錄責任)規則》 《證券及期貨(證券市場、期貨市場及結算所)公告》
178	食物及衛生局	2015年6月	《進出口條例》(第60章) 《公眾衛生及市政條例》(第132章) 《2015年進出口(一般)(修訂)規例》 《2015年進口野味、肉類及家禽(修訂)規例》 《2015年食物業(修訂)規例》

	政策局／部門	向立法會提交的日期	立法會參考資料摘要
179	商務及經濟發展局	2015年6月	《專利條例》(第514章) 《註冊外觀設計條例》(第522章) 《商標條例》(第559章) 《集成電路的布圖設計(拓樸圖)條例》(第445章) 《2015年專利條例(修訂附表1)令》 《2015年註冊外觀設計條例(修訂附表)規例》 《2015年商標條例(修訂附表1)規例》 《2015年集成電路的布圖設計(拓樸圖)(合資格國家、領域或地方的指定)(修訂)規例》
180	公務員事務局	2015年6月	《退休金(增加)條例》(第305章) 《孤寡撫恤金(增加)條例》(第205章) 《2015年宣布增加退休金公告》 《2015年孤寡撫恤金(增加)公告》
181	財經事務及庫務局	2015年6月	《稅務條例》(第112章) 《2015年稅務(修訂)(第3號)條例草案》
182	民政事務局	2015年6月	《2015年華人永遠墳場(修訂)條例草案》
183	財經事務及庫務局	2015年6月	《證券及期貨條例》(第571章) 《2015年證券及期貨(修訂)條例草案》
184	司法機構政務處	2015年6月	《競爭條例》(第619章) 《高等法院條例》(第4章) 《競爭事務審裁處規則》 《2015年高等法院規則(修訂)規則》 《競爭事務審裁處費用規則》 《競爭事務審裁處訴訟人儲存金規則》
185	司法機構政務處	2015年6月	《高等法院條例》(第4章) 《區域法院條例》(第336章) 《2014年高等法院規則(修訂)(第2號)規則》 《2014年區域法院規則(修訂)規則》
186	司法機構政務處	2015年6月	《有關訴訟人儲存金規則的法例修訂》

	政策局／部門	向立法會 提交的日期	立法會參考資料摘要
187	保安局	2015年6月	《危險藥物條例》(第134章) 《2015年危險藥物條例(修訂附表1)令》
188	運輸及房屋局	2015年6月	《商船(防止及控制污染)條例》(第413章) 《2015年商船(防止污水污染)(修訂)規例》
189	財經事務及庫務局	2015年6月	《追加撥款(2014-2015年度)條例草案》
190	公務員事務局	2015年6月	《二零一五至一六年度公務員薪酬調整》
191	公務員事務局	2015年6月	《二零一五至一六年度公務員薪酬調整》
192	商務及經濟發展局	2015年6月	《旅行代理商條例》(第218章) 《2015年旅行代理商(寬費用)規例》
193	教育局	2015年7月	《批准宏恩基督教學院頒授學位及在其中文名稱使用“學院”二字和批准珠海學院頒授學位》
194	環境局 環境保護署	2015年7月	《產品環保責任條例》(第603章) 《廢物處置條例》(第354章) 《2015年促進循環再造及妥善處置(產品容器)(修訂)條例草案》
195	教育局	2015年7月	《批准恒生管理學院及明愛專上學院頒授學位》
196	運輸及房屋局	2015年7月	《大老山隧道條例》(第393章) 大老山隧道有限公司增加隧道費的申請
197	商務及經濟發展局	2015年7月	《聯合國制裁條例》(第537章) 《2015年〈2011年聯合國制裁(利比亞)規例〉(修訂)規例》
198	商務及經濟發展局	2015年7月	《聯合國制裁條例》第537章) 《2015年聯合國制裁(也門)規例》
199	商務及經濟發展局	2015年7月	《聯合國制裁條例》(第537章) 《2015年聯合國制裁(科特迪瓦)規例》

	政策局／部門	向立法會提交的日期	立法會參考資料摘要
200	商務及經濟發展局	2015年7月	《啟德郵輪碼頭條例草案》
201	商務及經濟發展局	2015年7月	《競爭條例》(第619章) 《競爭(費用)規例》
202	運輸及房屋局	2015年7月	《大欖隧道及元朗引道條例》(第474章) 《2015年大欖隧道及元朗引道條例(修訂附表1)公告》
203	運輸及房屋局	2015年7月	《西區海底隧道條例》(第436章) 《2015年西區海底隧道條例(修訂附表1)公告》
204	教育局	2015年7月	《成為私立大學的路線圖》
205	財經事務及庫務局	2015年9月	《稅務條例》(第112章) 《稅務(稅項資料交換)(丹麥王國)令》 《稅務(稅項資料交換)(法羅羣島)令》 《稅務(稅項資料交換)(格陵蘭)令》 《稅務(稅項資料交換)(冰島)令》 《稅務(稅項資料交換)(挪威王國)令》 《稅務(稅項資料交換)(瑞典王國)令》
206	財經事務及庫務局	2015年9月	《公司(清盤及雜項條文)條例》(第32章) 《2015年公司(清盤及雜項條文)(修訂)條例草案》
207	運輸及房屋局	2015年9月	《公共巴士服務條例》(第230章) 《城巴有限公司(香港島及過海巴士網絡專營權)及新大嶼山巴士(1973)有限公司巴士網絡的新專營權事宜》
208	政務司司長辦公室 行政署	2015年9月	《有關領事事宜的附屬法例》
209	財經事務及庫務局	2015年9月	《稅務條例》(第112章) 《安排指明(中國內地)(對所得避免雙重徵稅和防止偷漏稅(第四議定書)令》

	政策局／部門	向立法會 提交的日期	立法會參考資料摘要
210	商務及經濟發展局	2015年10月	《專利條例》(第514章) 《2015年專利(修訂)條例草案》
211	運輸及房屋局	2015年10月	《道路交通條例》(第374章) 《2015年道路交通條例(修訂附表3)(第2號)令》 《2015年道路交通條例(修訂附表8)令》
212	財經事務及庫務局	2015年10月	《普查及統計(2016年人口普查)令》
213	發展局	2015年10月	《礦務條例》(第285章) 《2015年礦場(安全)(修訂)規例》 《危險品條例》(第295章) 《2015年危險品(一般)(修訂)規例》 《2015年危險品(政府爆炸品倉庫)(修訂)規例》
214	政制及內地事務局	2015年10月	《立法會條例》(第542章) 《2015年地方選區(立法會)宣布令》
215	發展局	2015年10月	《古物及古蹟條例》(第53章) 《2015年古物及古蹟(古蹟及歷史建築物的宣布)(綜合)(修訂)公告》
216	運輸及房屋局	2015年10月	《公共巴士服務條例》(第230章) 公共專營巴士公司路線表令
217	財經事務及庫務局	2015年11月	《存款保障計劃條例》(第581章) 《2015年存款保障計劃(修訂)條例草案》
218	財經事務及庫務局	2015年11月	《強制性公積金計劃條例》(第485章) 《2015年強制性公積金計劃(修訂)條例草案》
219	商務及經濟發展局	2015年11月	《鳳凰優悅廣播有限公司終止聲音廣播牌照申請》
220	政制及內地事務局	2015年11月	《立法會條例》(第542章)及《選舉(舞弊及非法行為)條例》(第554章) 《2015年立法會條例(修訂附表5)令》及《2015年選舉開支最高限額(立法會選舉)(修訂)規例》

	政策局／部門	向立法會 提交的日期	立法會參考資料摘要
221	運輸及房屋局	2015年11日	《公共巴士服務條例》(第230章) 城巴有限公司(香港島及過海巴士網絡專營權)及新大嶼山巴士(1973)有限公司巴士網絡的新專營權 使新專營權不受“利潤管制計劃”規限的擬議決議案

附件二

自2013年4月1日至2015年11月30日有關政策局／部門
曾徵詢家庭議會及其轄下小組委員會的政策文件

	政策局／部門／機構	日期	政策
1.	發展局	2013年6月14日	維港以外填海及發展岩洞／地下空間
2.	規劃署	2013年6月14日	制訂法定城市規劃圖則
3.	政制及內地事務局	2013年8月15日	促進兒童權利及福祉
4.	保安局	2013年8月15日	社區為本驗毒計劃
5.	勞工處	2013年8月15日	標準工時政策研究
6.	人口政策督導委員會	2013年11月21日	人口政策
7.	房屋署	2013年11月21日	長遠房屋策略
8.	勞工處	2013年12月19日	侍產假的立法建議
9.	民政事務局	2014年1月22日	修訂《華人永遠墳場條例》和《華人永遠墳場規則》的建議
10.	社會福利署	2014年2月20日	兒童死亡個案檢討委員會首份報告
11.	衛生署及社會福利署	2014年2月20日	學前兒童康復服務
12.	民政事務局	2014年3月13日	無須父母同意亦可結婚的年齡下限
13.	民政事務局	2014年3月13日	規管互聯網電腦服務中心
14.	民政事務局	2014年6月5日	通過判決傳票法律程序以執行贍養令

	政策局／部門／機構	日期	政策
15.	司法機構	2014年6月5日	家事訴訟程序規則檢討
16.	勞工及福利局	2014年8月21日	低收入在職家庭津貼
17.	衛生署、社會福利署及 醫院管理局	2014年8月21日及 2015年4月28日	兒童身心全面發展服務
18.	公務員事務局	2015年8月13日	在公務員隊伍內推行家庭友善政策
19.	教育局	2015年8月13日	免費幼稚園教育委員會報告
20.	衛生署	2015年8月13日	母乳餵哺友善工作間政策
21.	勞工及福利局	2015年11月26日	到校學前康復服務試驗計劃
22.	勞工及福利局	2015年11月26日	為祖父母而設的幼兒照顧訓練課程試驗計劃

為企業財資中心提供稅務優惠

13. 林健鋒議員：主席，政府早前表示，為吸引跨國和內地企業在香港成立企業財資中心，將於本立法年度向本會提交修訂《稅務條例》(第112章)的立法建議，以訂明在符合指明條件下，企業財資中心的相關利息支出在計算利得稅時可以獲扣免，以及就指明財資業務的相關利潤，可寬減一半利得稅(“兩項稅務優惠”)。就此，政府可否告知本會：

- (一) 上述立法建議的具體內容；
- (二) 有否接獲有關兩項稅務優惠的建議；若有，建議的數目及其主要內容為何；政府在制訂有關的立法建議時有否採納接獲的建議；若有，詳情為何；若否，原因為何；及
- (三) 目前有多少家跨國和內地企業在港設立企業財資中心；有否評估兩項稅務優惠會為本港經濟帶來甚麼裨益(例如預計將會有多少家企業基於兩項稅務優惠決定來港成立企業財資中心)；若有，詳情為何；若否，原因為何？

財經事務及庫務局局長：主席，

(一) 正如財政司司長在本年度財政預算案中公布，政府即將向立法會提交《2015年稅務(修訂)(第4號)條例草案》(“條例草案”)，調整現行利息扣除規則，以容許在香港經營集團內部融資業務的企業借款人在符合指明條件的情況下，從應評稅利潤中扣除向非香港相聯法團借款所須支付的利息。此外，為進一步提高香港在吸引財資業務方面的競爭力，政府建議在《稅務條例》下，實施適用於合資格企業財資中心的利得稅寬減稅率，定為現行企業利得稅率的50%。條例草案載有防止避稅條文，以確保建議與為遏制稅基侵蝕和利潤轉移而設的最新國際標準相符。

政府已在12月4日於憲報刊登條例草案，並已發出有關的立法會參考資料摘要，詳情可參考財經事務及庫務局的網頁<http://www.fstb.gov.hk/fsb/chinese/ppr/legco/doc/b031215_c.pdf>。我即將於立法會12月16日的會議上動議二讀條例草案。

(二) 政府在今年6月1日向立法會財經事務委員會簡介建議。事務委員會大體上贊成有關建議，並就有關建議的效益、對現行簡單稅制的影響，以及應付避稅的措施提問。為此，條例草案訂立了具體條文以回應上述事宜。此外，我們在草擬條例草案時，也徵詢了在跨國和本地集團公司從事財資工作的專業人士，以及稅務顧問業界的意見。業界普遍歡迎上述擬議措施，以鞏固香港作為國際金融中心的地位及跨國企業設立財資中心的據地，亦有部分人士就擬議條文的技術細節及防止避稅保障提出意見。我們在敲定條例草案時，已考慮與政府稅收和維持市場競爭力有關的因素，以取得適當的平衡。

(三) 根據市場估計，目前約有100多間跨國企業在香港設有企業財資中心，而它們在香港涵蓋的財資業務範圍及規模或有所不同。我希望立法會支持盡快通過條例草案，以推動香港作為國際金融中心及商業樞紐的發展，吸引更多跨國及內地企業在香港成立財資中心，從而帶動對本地金融及專業服務行業的需求，有利香港發展總部經濟。

放寬南大嶼山交通管制的建議

14. 梁志祥議員：主席，較早前，運輸署建議放寬南大嶼山(“嶼南”)的道路交通管制，以促進大嶼山的旅遊及本土經濟發展。該等建議包括將每日進入嶼南的旅遊巴士配額由現時的30部增至50部(增幅為67%)，以及逢星期一至周五(公眾假期除外)每天提供50個非居民的私家車進入嶼南的配額。然而，有大嶼山居民反對該等建議。他們認為現時嶼南道、差山道及大澳道多彎及狹窄，因此放寬交通管制會降低道路安全。此外，區內泊車位及其他交通配套設施亦難以配合實施該等建議。就此，政府可否告知本會：

- (一) 有否評估上述建議對嶼南的交通影響；若有，詳情為何；若否，原因為何；
- (二) 鑑於離島區議會曾要求當局先處理好有關的道路安全及泊車位不足問題，才繼續商討上述建議，有關的道路彎位改善工程計劃和增加泊車位研究的進度為何；按現時有關工作的進度，預計上述建議的實施時間表為何；
- (三) 鑑於政府曾表示會就上述建議諮詢其他持份者，有關的諮詢結果為何；及
- (四) 鑑於有居民建議將梅窩的露天停車場改建為多層停車場，以紓緩泊車位不足的問題，當局有否就此建議進行可行性研究；若有，詳情為何；若否，原因為何？

運輸及房屋局局長：主席，就梁志祥議員質詢的各個部分，現答覆如下：

- (一)至(三)

2015年1月行政長官在施政報告公布，政府會在2015年全力檢討大嶼山的封閉道路和發放通行許可證的安排，以配合大嶼山短期的經濟及社區發展。

現時東涌道(石門甲道以南的一段)和大嶼山南部(“嶼南”)的所有道路均屬封閉道路，駕車人士不得將車輛駛入。如有需要進入，駕車人士可向運輸署申請大嶼山封閉道路通

行許可證(“許可證”)。2014年運輸署共簽發約12 700張許可證，當中約4 000張給予居住在嶼南或在嶼南營商的人士；而其餘8 700張為臨時許可證，給予有實際需要進入嶼南的人士(例如需要進行各項建設工程、公務、紅白2事或掃墓等)，但前往嶼南作旅遊及消閒等用途則不會被接納。

為了推動大嶼山的經濟和旅遊業的發展，經考慮嶼南的道路情況、交通流量、泊位設施及其使用情況，運輸署在今年6月建議每日進入嶼南的旅遊巴士數目上限可由現時30部增加至50部；以及逢星期一至五(公眾假期除外)容許50部私家車進入嶼南的道路作康樂和消閒用途。運輸署其後諮詢各相關的持份者，當中包括大嶼山發展諮詢委員會轄下交通及運輸小組、離島區議會交通及運輸委員會、大嶼山4個鄉事委員會、相關的公共運輸機構、旅遊業界和環保團體等。

總括而言，運輸署在諮詢期間分別接獲支持和反對的意見。支持者認同以循序漸進的方式開放嶼南的道路，改善該區的通達性，並建議盡快在旅遊景點增加泊車位，簡化申請許可證手續，以及推出措施時要加強宣傳工作。另一方面，反對者主要關注建議會影響嶼南鄉郊的自然環境，並認為嶼南的道路設計低於標準，不能應付大量車流。他們也憂慮增加外來車輛會令嶼南的泊車問題惡化，而區外司機又可能不熟悉大嶼山的道路狀況，因而易生交通意外。

運輸署已評估所收集的意見。道路方面，位於嶼南的主要道路如東涌道、嶼南道及羨山道等因依山而建，部分路段比較陡峭和多彎位，但仍足以讓車輛安全使用。事實上，運輸署一直致力改善嶼南各道路的行車狀況，除了在相關路段加設合適的交通標誌及路面標記(如“前方斜道”、“急彎”等)以提醒駕駛者外，近年亦積極聯同相關工務部門沿嶼南道及羨山道進行多項擴闊路面及改善行車道彎位的工程，其中有12項工程已完成，而其餘工程正全速進行。運輸署會繼續密切監察嶼南各道路的使用情況，並在有需要時採取適當措施，令行車更安全暢順。

交通流量方面，東涌道的設計容車量為每天1萬架次；而嶼南道和羨山道則為每天8 000架次。根據運輸署的統計，東涌道現時平均每天交通流量為4 700架次；而嶼南道則為

3 200架次。羨山道介乎嶼南道至深屈路的一段每天交通流量為2 560架次；而介乎深屈路至大澳道的一段平均則只有1 110架次。因此，各路段仍有相當剩餘容量空間可承受建議措施所帶來的新增車流。

至於停車設施方面，現時嶼南共有48個旅遊巴士泊車位及436個公眾私家車泊車位，分布各主要景點及居民聚居的地方。根據運輸署近期的實地調查，除非建議措施帶來的額外車輛皆在同一時間聚集在同一地點，否則嶼南應有足夠的旅遊巴士和私家車泊車位以應付建議措施帶來的額外泊車需求。因應居民的關注，運輸署現正積極和地政總署研究利用空置的政府土地，在合適地點(包括大澳鹽田壟、水口及塘福等)設立短期租約停車場，以增加公眾私家車泊車位的供應。

運輸署認為現時就適度放寬旅遊巴士及私家車進入嶼南封閉道路的建議措施屬溫和，對大自然環境和交通的影響輕微。經考慮不同持份者對建議的關注後，運輸署決定分階段實施有關措施，詳情如下：

- (i) 每日可進入嶼南的旅遊巴士數目上限會由現時30部增加至40部。增加旅遊巴士數目的上限至40部的措施將於今年12月25日起生效。申請辦法維持不變。
- (ii) 私家車可逢星期一至五(公眾假期除外)進入嶼南作康樂和消閒用途，惟上限為25部。為了推動環保，運輸署會將25個配額其中的5個優先編配予電動私家車。而私家車進入嶼南的時段限制為上午8時至下午7時。運輸署會印備駕駛指南予獲准進入嶼南的司機，讓他們熟悉有關道路情況。運輸署現正安排網上申請的電腦系統，以便市民申請，預計有關措施最快可於2016年2月實施。詳情會在稍後公布。

運輸署會密切留意上述措施落實後，嶼南的交通和車位供應及使用情況，並會適時檢討實施第二階段措施的時間表。

- (四) 當局理解目前梅窩車輛違泊的情況，並積極透過多項措施，增加泊車位以應付需求。梅窩改善工程第二期第一階

段的計劃即將在2016年年中展開，根據該計劃，鄰近前新界鄉議局南約區中學的露天停車場的私家車泊車位將由現時59個增加至149個。另一方面，運輸署現正研究以短期租約方式，將上述中學的操場暫時闢作公眾停車場用途，以多提供約40個私家車泊車位，並會進行諮詢工作。如一切順利，將會在短期內大大增加該區私家車泊車位的供應。此外，土木工程拓展署亦正與相關部門探討是否可以利用現時在梅窩附近一幅渠務預留用地作公眾停車場用途。

至於有建議將現時梅窩銀石街露天停車場連同銀河公園的用地用作興建多層式停車場，由於該建議屬大型工務工程，須投入大量公共資源，亦會影響現有的休憩設施，因此政府必須審慎評估梅窩泊車位的供求情況，並研究建議對附近環境、土地及規劃的影響。據運輸署現時估計，落實上文提及增加泊車位的建議已能紓緩梅窩泊車位短缺的問題。運輸署會先跟進這些建議，暫時未擬在梅窩興建多層停車場。

地方命名

15. 謝偉銓議員：主席，根據《公眾衛生及市政條例》(第132章)，地政總署署長獲授權為香港的街道命名，整個過程須按照有關法例規定進行。另一方面，地方命名不受任何法例規管，現行安排是由地政總署測繪處下設立的跨部門地名訂正委員會(“委員會”)負責建立、實行及檢討地名的訂正、核實及採用的程序。據了解，委員會處理地方命名個案的程序包括：(i)徵求有關的區議會同意、(ii)在報章刊登廣告，以及(iii)在有關地區的民政事務處、地政處和測量處、測繪處總部及被命名的地方等張貼通告，徵詢公眾意見。獲採用的地名將會在地政總署出版的正式地圖上使用，但不具法律約束力。就此，政府可否告知本會：

- (一) 過去3年，委員會平均每年處理多少宗地方命名(包括採用新地名和修改現有地名)的個案，並按區議會分區列出分項數字；

- (二) 委員會去年處理地方命名個案所用的最長及平均時間分別為何；
- (三) 委員會自成立以來接獲由市民和政府啟動的地方命名個案各有多少宗；出現爭議的個案數目，並按區議會分區列出分項數字；有關爭議主要涉及甚麼事宜；
- (四) 現時委員會的委員由哪些政府部門和職級的人員出任；委員會根據甚麼準則處理地方命名個案，以及委員會按該等準則須否考慮市民對命名的接受程度和歷史等相關因素；
- (五) 現時有否渠道和機制供公眾人士就他們認為不合適但已獲委員會採納的地名提出意見及相關建議；
- (六) 過去3年，當局有否就地方命名機制及其成效進行檢討；若有，詳情為何；若否，原因為何，以及會否進行檢討；及
- (七) 有否計劃參考街道命名機制，立法規定地方命名的程序及制度；若有，詳情及推行時間表為何；若否，理據為何？

發展局局長：主席，有關謝議員的7項質詢，經徵詢地政總署，我現答覆如下：

- (一) 由2012年12月至2015年11月，地名訂正委員會(“委員會”)共接獲並處理6宗地方命名的建議。按區議會分區列出分別為：大埔區1宗、元朗區3宗、北區1宗及離島區1宗。
- (二) 在2014年12月至2015年11月，委員會共完成處理2宗地方命名的個案。已完成的個案平均需時6個月處理，最長處理時間為9個月。
- (三) 委員會自1987年成立以來，由市民啟動的地方命名個案為55宗，由政府部門啟動的個案則為144宗。出現爭議的個案有17宗，按區議會分區劃分分別為元朗區5宗、北區5宗、西貢區3宗、葵青區1宗、南區1宗、大埔區1宗及油尖旺區1宗。有關爭議主要涉及當地居民及代表未能就有關地方命

名的建議取得共識。該17宗個案的申請人均已獲告知個案未能作進一步處理。

- (四) 委員會成員由相關部門不同職級(包括首長級及非首長級)的代表組成，包括漁農自然護理署、民政事務總署、香港郵政、政府新聞處、地政總署、海事處、差餉物業估價署和公務員事務局法定語文事務部。

委員會會根據相關的內部準則及指引處理地方命名個案，其中包括：

- (i) 在書面文件或口頭通訊方面，有實際需要採用新名稱；
- (ii) 選用的名稱一般應為中性，且與個別人士、機構或商品無關連；
- (iii) 地名應避免由複雜或罕用的中文字組成；及
- (iv) 更改地名需有充分理由才獲得考慮，例如現有地名不雅，可能在口頭通訊或書面上引起尷尬。

建議的地名會透過民政事務處諮詢居民代表及地區團體的意見，之後建議會交予委員會考慮。建議經委員會通過後，便會提交區議會審議。待區議會通過建議後，命名公告會在報章刊登，作公眾諮詢。公眾如對建議的地名有不同意見，有關意見會提交委員會作出決定。倘若沒有市民反對，委員會便會採用建議的地名。

- (五) 公眾如對已獲委員會採納的地名有不同意見，可向委員會提交新的建議，以作考慮。
- (六) 現時地方命名的機制運作暢順。地政總署有密切留意現行機制的成效，暫時未有計劃為機制進行檢討。
- (七) 由於現時地方命名的機制運作暢順，因此地政總署暫時未有計劃立法規定地方命名的程序。

螺旋形迴旋處

16. 葛珮帆議員：主席，據報，運輸署於2004年起推行試驗計劃(“試驗計劃”)，把採用圓形道路標記的迴旋處(“傳統式迴旋處”)改為採用螺旋形道路標記的迴旋處(“螺旋形迴旋處”)，而迴旋處的交通標誌亦作相應修改。該兩類迴旋處有不同的使用守則。初步的試驗結果顯示，螺旋形迴旋處的意外率較低和交通容量較高。然而，現時全港只設置了7個螺旋形迴旋處，只佔全港迴旋處總數的3%。就此，政府可否告知本會：

(一) 現時7個螺旋形迴旋處的下述詳情：(i)改為該類迴旋處的日期、(ii)改動前兩年及改動後平均每年的交通意外宗數分別為何，以及(iii)有關改動所涉開支為何(按下表列出)；

地區	地點	(i)	(ii)	(iii)
油塘	鯉魚門道／高超道			
屯門	藍地交匯處			
柴灣	柴灣道／環翠道			
大角咀	西九龍公路下的海輝道			
將軍澳	寶寧路／昭信路／坑口道			
將軍澳	寶順路／唐明街			
將軍澳	環保大道／昭信路			

(二) 過去10年，在全港各迴旋處發生的交通意外的數目，並按區議會分區列出分項數字；有多少個迴旋處被列為交通意外黑點；

(三) 鑑於傳統式迴旋處和螺旋形迴旋處有不同的使用守則，運輸署會否加強向駕駛者宣傳有關使用守則的工作，以期減少交通意外的發生；如會，詳情為何；如否，原因為何；

(四) 運輸署有否將螺旋形迴旋處的使用守則列為駕駛考試(包括筆試及路試)的必考內容；如有，詳情為何；如否，原因為何；

(五) 鑑於試驗計劃推行至今將近12年，但運輸署仍在收集有關數據，運輸署會否檢討其工作效率，並盡快公布該兩類迴旋處的交通意外數據；如會，詳情為何；如否，原因為何；

- (六) 鑾於當局在2012年向交通諮詢委員會表示，會在將軍澳設置6個螺旋形迴旋處，但至今只設置了3個，運輸署是否已決定暫緩設置餘下3個螺旋形迴旋處；如是，原因為何，以及是否與已設置的螺旋形迴旋處的交通意外率有關；如沒有暫緩，設置餘下3個螺旋形迴旋處的時間表為何；
- (七) 鑾於據報運輸署會採取循序漸進方式，先在交通流量較低的迴旋處進行試驗計劃，然後推廣至交通流量較高的迴旋處，運輸署會否公布界定迴旋處交通流量屬“較低”和“較高”的準則；如會，詳情為何；如否，原因為何；及
- (八) 運輸署會否考慮把所有迴旋處改為螺旋形迴旋處；如會，詳情為何；如否，原因為何？

運輸及房屋局局長：主席，就葛珮帆議員質詢的各個部分，現綜合答覆如下：

運輸署於2004年諮詢“道路安全議會”轄下的“道路安全研究委員會”(“研究委員會”)後，開展螺旋形迴旋處(“螺旋處”)試驗計劃。螺旋處的使用主要是透過髹上適當的行車線，令在螺旋處外線行駛車輛的司機更清楚明白，必須先讓路給從內線離開迴旋處的車輛。傳統式迴旋處及螺旋處的圖示載於附件一。

由於未能確定駕駛人士是否適應螺旋處的道路標記模式，運輸署經詳細考慮後，決定以循序漸進方式進行測試。該署於2004年至2008年的首階段試驗計劃中，選定了4個分別位於油塘(鯉魚門道／高超道)、將軍澳(寶寧路／昭信路／坑口道)、屯門(藍地交匯處)及柴灣(柴灣道／環翠道)交通流量較低的兩線迴旋處進行試驗。運輸署其後聯同本港大學學者收集及分析了就首階段試驗計劃的相關數據，以評估其成效。由於有關數據包括在改建迴旋處前後駕駛人士的使用情況，以及改建前後兩年的交通意外紀錄，因此需要較長時間方能完成收集及整理數據。根據所收集到的數據和意見，在交通流量較低的迴旋處改建為螺旋處後的運作良好，亦受駕駛人士歡迎。

根據評估結果，運輸署於2009年及2010年再次諮詢“研究委員會”，並獲支持進行次階段試驗，將試驗計劃擴展至交通流量較高的

迴旋處⁽¹⁾。為了進一步測試效果，“研究委員會”建議政府選擇一個地區作地區性測試，以及選擇一個三線迴旋處，測試是否可改建為螺旋處。

運輸署其後選定了將軍澳區作地區性測試，將該區4個交通流量較高的兩線迴旋處(環保大道／照信路、寶寧路／影業路／常寧路、寶康路／寶邑路及寶寧路／寶順路／寶琳北路)及兩個交通流量較低的兩線迴旋處(寶順路／景嶺路／唐明街及寶寧路／昭信路／坑口道(後者為首階段已選取的迴旋處))改作為螺旋處。運輸署亦揀選了位於大角咀海輝道的一個三線迴旋處作測試。

運輸署在2010年4月及2012年4月分別獲油尖旺區議會及西貢區議會支持後，開展有關改建工程。由於次階段試驗計劃的大部分迴旋處的交通流量較高，為免影響日常交通運作，改建工程須盡量配合路政署的定期道路維修工程，以減少臨時交通改道或封路的時間。位於大角咀海輝道的迴旋處改建工程已於2011年6月完成，而位於將軍澳區的迴旋處的改建工程，則會於2015年12月全部完成。

運輸署已開展次階段試驗計劃數據的收集及分析工作，以評估螺旋處在較高交通流量的運作效益，預計在2017年有初步結果。若試驗結果滿意，運輸署會擬備將其他迴旋處改建為螺旋處的計劃。在完成評估試驗的成效前，運輸署暫時未有計劃將所有傳統式迴旋處改建為螺旋處。鑑於螺旋處仍在試驗階段，現時一般不會將其納入駕駛考試的筆試或路試內。運輸署會適時檢討有關安排。

宣傳教育方面，“道路使用者守則”第五章，以及運輸署網頁內的“提示助你駛過迴旋處”，已詳列駕駛人士使用迴旋處的規則和指示，包括進入、環繞、離開的方法、駕駛者要注意的事項，以及使用迴旋處時的行駛路線等。規則和指示亦適用於螺旋處。此外，“道路安全通訊第三十期：迴旋處使用守則知多少”，亦詳細介紹螺旋處及傳統迴旋處的使用方法。一般來說，使用螺旋處的駕駛人士只要遵守一般駕駛守則，即轉線車輛須讓在主線上行駛的車輛，便可以正確地使用螺旋處。

全港各區迴旋處過去10年發生的交通意外數目，請參閱附件二。當中有3個迴旋處被列為交通意外黑點，包括車公廟路／美田路／紅

(1) 在一般情況下，當迴旋處繁忙時間的“實際流量／設計容量比率”接近或達至100%時，即表示該迴旋處屬較高交通流量。

梅谷路、荃青交匯處／荃灣路，以及荃錦交匯處／德士古道北迴旋處。至於質詢所要求的7個螺旋處的相關資料，請參閱附件三。

附件一

圖1：傳統式迴旋處

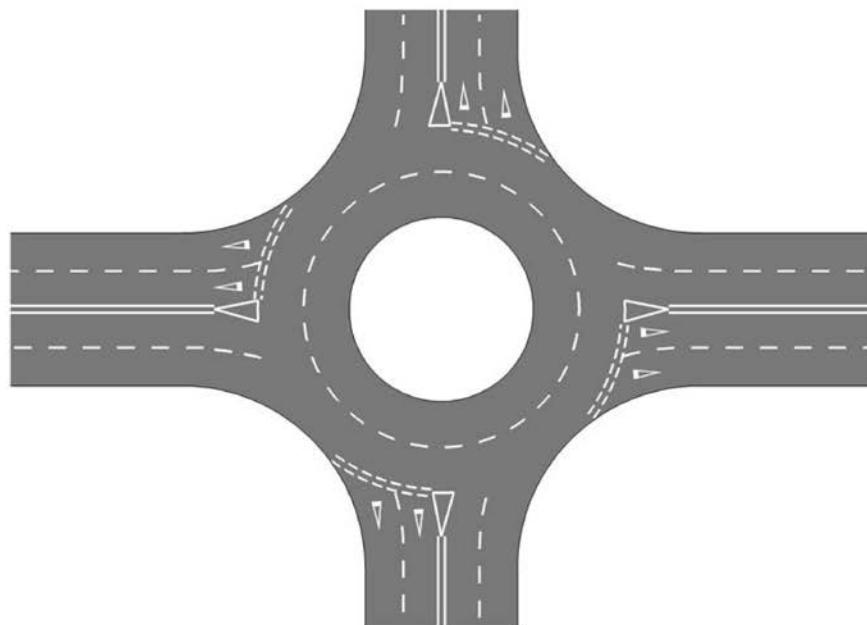
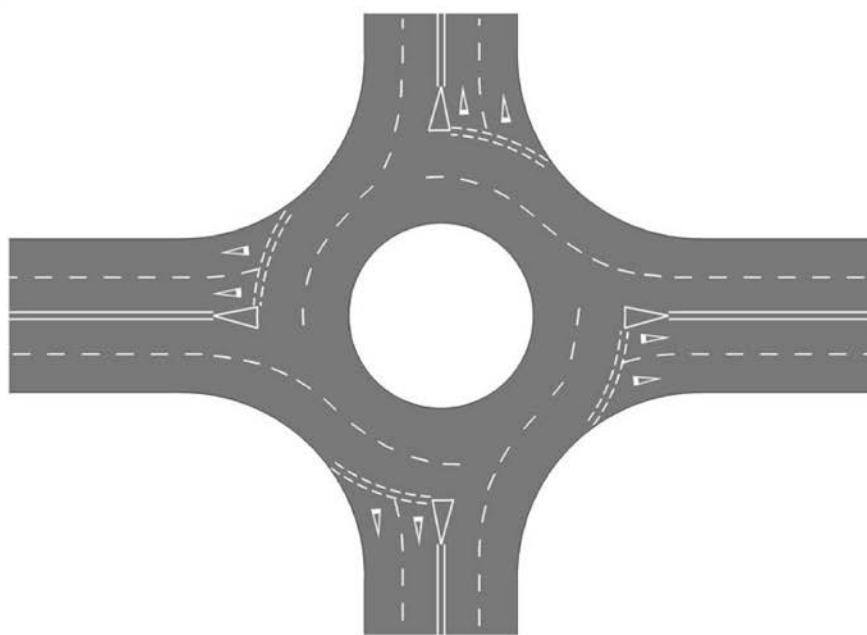


圖2：螺旋形迴旋處



附件二

2005年至2014年在迴旋處發生交通意外的數目
(按區議會分區劃分)

區議會 分區	年份									
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
中西區	2	2	2	3	1	1	2	4	2	4
灣仔	1	3	2	1	4	6	2	2	3	5
東區	3	7	7	1	4	4	4	6	0	8
南區	3	2	4	3	4	4	5	1	2	6
油尖旺	14	16	16	10	9	9	4	9	4	5
深水埗	3	7	4	1	6	2	2	1	1	0
九龍城	6	13	8	9	11	6	4	4	5	7
黃大仙	10	5	6	7	6	5	6	7	8	19
觀塘	49	44	44	33	37	34	41	38	53	46
葵青	14	8	8	10	5	15	12	9	8	11
荃灣	13	14	8	6	15	16	26	14	12	27
屯門	6	6	3	3	1	2	2	2	3	1
元朗	7	4	3	4	2	4	3	3	4	3
北區	3	3	6	6	4	4	4	1	6	8
大埔	7	3	1	1	4	6	3	1	4	1
沙田	6	6	5	14	3	8	12	16	7	12
西貢	21	22	18	15	19	19	21	16	18	20
離島	3	6	2	4	1	5	3	3	10	8
總計	171	171	147	131	136	150	156	137	150	191

附件三

七個螺旋處的改建日期、改建費用及交通意外數目

地區	地點	改建為螺 旋處日期	交通意外宗數 ⁽¹⁾				改建 費用(元)	
			改建前		改建後			
			首年	次年	首年	次年		
油塘	鯉魚門道／ 高超道	2004年1月	1	1	2	0	42,250	

地區	地點	改建為螺旋處日期	交通意外宗數 ⁽¹⁾				改建費用(元)	
			改建前		改建後			
			首年	次年	首年	次年		
將軍澳	寶寧路／昭信路／坑口道	2004年4月	4	3	1	3	37,000	
屯門	藍地交匯處	2006年9月	6	3	3	3	8,000	
柴灣	柴灣道／環翠道	2008年8月	4	3	5	1	33,500	
大角咀	西九龍公路下的海輝道	2011年6月	4	3	1	2	129,800	
將軍澳	寶順路／唐明街	2013年8月	5	3	4	3 ⁽²⁾	91,200	
將軍澳	環保大道／昭信路／寶邑路	2014年7月	5	8	0 ⁽²⁾	- ⁽³⁾	45,300	

註：

- (1) 列出改建前後兩年的每年交通意外宗數，較列出平均每年的交通意外宗數，更為全面及合適。
- (2) 臨時數字。
- (3) 由於環保大道／昭信路／寶邑路迴旋處於2014年7月才更改建為螺旋處，因此並未有改建後第二年的數據。

警方處理涉及精神上無行為能力人士的個案的手法

17. 劉慧卿議員：主席，今年5月2日，警方拘捕一名患有自閉症及中度智障的男子並控以誤殺罪，但其後發現該男子有不在場證據而撤銷起訴。該男子的家屬指責警方處理手法不當，包括在沒有家屬或監護人在場下，為該名精神上無行為能力的人士錄取首份口供，並且提出引導性的問題令其作出對自己不利的供詞。關於警方處理涉及精神上無行為能力人士的案件，行政機關可否告知本會：

- (一) 自上述案件發生後，警方有否為各級警務人員提供培訓，使他們加深對自閉症的認識，以及掌握與自閉症患者溝通的技巧，特別是向該類人士錄取證供及對他們作出拘留和監禁時的技巧；若有提供培訓，詳情為何，以及培訓是恆常還是一次性的安排；若沒有提供培訓，警方會否盡快進行，並把有關的培訓內容納入恆常訓練課程；及
- (二) 當局如何確保警務人員不會再以上述手法處理涉及精神上無行為能力人士的案件？

保安局局長：主席，

(一)及(二)

警隊一向致力提升警務人員在處理精神上無行為能力人士的專業敏感度及能力，在各個培訓課程當中(包括見習督察課程、學警課程、警員發展課程、警長和警署警長晉升課程、標準偵緝訓練課程及進階偵緝訓練課程)均有課節教授警務人員在執行職務時如何處理精神上無行為能力人士、為他們錄取口供時應採取的程序，以及羈押有特別需要人士時需要注意的地方等。

除此以外，警方亦推出了以“處理精神紊亂人士”為主題的培訓日套件，以及與警察臨床心理學家合作推出一套名為“犯罪心理學”的電子學習套件，務求提升警務人員對相關課題的認識及加強其執行職務時的專業性。警方現正計劃於2016-2017年度推出新一輯“瞭解並處理精神上無行為能力人士”的培訓日套件，希望能更廣泛地向警隊所有人員推廣及加強相關意識和專業能力。

在加強有關方面培訓的同時，警隊也重視多邊合作模式的重要性，並一直與不同政府部門及非政府組織合作，為前線人員提供相關訓練。例如，衛生署專家會與各級警務人員分享處理認知障礙症患者(特別是長者)的知識和經驗；

警方亦會聯同非政府組織安排臨床心理學家及社工為警長及警署警長於晉升訓練期間舉行講座，分享如何識別患有自閉症和過度活躍症人士，以及與他們接觸和溝通時要注意的地方。

警方明白到社會對題述事件的關注，並認同在處理精神上無行為能力人士時，需專業地保障他們的權利。就此，警方在事件發生後已經成立由助理處長(支援)領導的工作小組，聯同相關政府部門和專家，重新檢視處理涉及精神上無行為能力人士案件的政策及調查工作的指引，探討如何改善及優化調查工作，以及如何進一步加強培訓前線警務人員應付有關工作。

工作小組在過去數月已舉行多次會議，其中一個工作重點是考慮如何更有效採用多機構的合作模式，例如在處理精神上無行為能力人士時，是否需要尋找專家協助。此外，在培訓方面，現時培訓前線人員處理精神上無行為能力人士主要為警隊教官，工作小組會考慮加強與其他部門的專家和持份者在培訓領域上的協作。此外，工作小組亦會檢討現時以授課為主要的培訓模式是否最有效，例如是否需要加強角色扮演、實習等模式，讓前線警務人員更能掌握處理與精神上無行為能力人士有關案件的技巧。

以短期租約租出的政府土地的數據

18. 胡志偉議員：主席，根據上月公布的審計署署長第六十五號報告書，教育局備存有關空置校舍的數據庫，當中包括校舍的擬議用途、空置年期等數據。社會上有意見認為，政府應備存及公開政府土地(特別是以短期租約租出的土地)的同類數據，以便公眾就該等土地的用途及規劃事宜進行監察及提出建議。關於政府以短期租約租出的土地的數據，政府可否告知本會：

- (一) 地政總署有否設立以短期租約租出土地的數據庫；如有，以表列出過去3個財政年度，每年度租約到期後被地政總署

收回的土地的詳情，包括(i)土地地點、(ii)土地面積(平方米)、(iii)短期租約編號、(iv)原有租約所訂的土地用途，以及(v)土地的擬議新用途；如否，地政總署會否盡快設立有關的數據庫，並承諾於現時起計的6個月內向本會提交該等資料；如不會設立有關的數據庫，原因為何；

- (二) 目前有多少幅以短期租約租出的土地由同一承租人連續租用超過30個月，並以表列出(i)土地地點、(ii)土地面積(平方米)、(iii)短期租約編號、(iv)租約訂明的用途，以及(v)首次批出租約的日期；如未能提供該等資料，地政總署會否盡快設立有關的數據庫，並承諾於現時起計的6個月內向本會提交該等資料；如不會設立有關的數據庫，原因為何；及
- (三) 鑒於發展局局長在今年1月21日的立法會會議上表示，政府持續進行一系列土地用途檢討工作，包括“政府、機構或社區”用地、其他政府用途土地，以及全港現時空置、以短期租約租出或作其他不同臨時用途的政府土地，有關檢討工作的詳情及最新進展為何；當局有否因應檢討結果提出建議；如有，分別有多少項建議(i)已落實和(ii)涉及更改土地的規劃用途？

發展局局長：主席，有關胡議員提出的質詢，我現答覆如下：

- (一) 地政總署一般會根據分區計劃大綱圖或發展大綱圖所規劃的長遠用途，處置可加以善用的未撥用政府土地。如果長遠用途有待決定或尚未到期落實，地政總署會嘗試把用地作合適的臨時用途，包括提供予其他政策局／部門，或透過短期租約給予政府以外的團體作臨時用途。地政總署會適時終止有關土地的短期用途，以配合土地經確定的長遠用途落實計劃，或因應環境轉變而應獲優先的另一臨時用途。根據地政總署的紀錄，在2012-2013年度、2013-2014年度和2014-2015年度期間，該署分別終止了67、49和23宗

短期租約，擬議新用途包括將租約土地收回用作重新招標、指定的長遠土地用途發展或政府工程用地等，受終止租約的詳情請參閱附件。

- (二) 短期租約的批租期一般不超過5年，其後會按月或按季續租，以便政府按需要適時終止有關土地的短期用途，以配合土地經確定的長遠用途落實計劃，或因應環境轉變而應獲優先的另一臨時用途。截至2015年11月底，有效短期租約超過5 000份，當中超過九成的租用期為30個月或以上。短期租約所涉及的用途林林總總，當中約1 000份(佔短期租約用地面積約60%)是有關基建及社區民生用途的短期租約，如鐵路工程、公共房屋工程、非牟利用途、停車場等；另約1 500份(佔短期租約用地面積約10%)涉及中小企業用途的短期租約，如存放貨物、回收及循環再造、工場／船廠、商店及食肆(包括食肆露天座位)、禽畜飼養等；此外，約300份(佔短期租約用地面積約6%)是有關公用設施用途的短期租約，如電力支站、泵房、巴士廠、巴士站長室；餘下涉及其他雜項用途如花園、苗圃、通道等。
- (三) 規劃署已進行一系列土地用途檢討工作，包括檢視現時空置、作短期租約或其他不同的短期用途土地、作“政府、機構或社區”用途及其他政府用途的土地，以及“綠化地帶”用地等，以增加短中期的房屋土地供應。透過有關工作，我們已物色到共約150幅具房屋發展潛力的用地，若可如期修訂有關法定圖則，當中大部分用地可於2014-2015年度至2018-2019年度的5年內推出，以供興建超過21萬個單位，當中逾七成為公營房屋單位。截至今年11月底，我們已開展或完成62幅用地的改劃程序，預計可提供共約72 900個公私營單位⁽¹⁾。我們並無統計有關用地中空置、作短期租約或其他不同的短期用途的分項數字。為合適用地和地區進行土地用途檢討的工作會持續進行，務求物色更多短中期用地作房屋或其他發展。

(1) 該62幅用地包括3幅城市規劃委員會經考慮後決定回復原來土地用途地帶或不建議改劃作住宅用途的用地，而有關72 900個單位數目已扣除該3幅用地的預計單位數目。

附件

終止短期租約的分區資料

2012-2013年度			
地點(分區)	終止短期租約的數目	面積(公頃)	終止短期租約的主要原有用途
港島東區	15	1.83	泵房、收費公眾停車場
港島西區及南區	0	-	-
九龍東區	10	10.33	收費公眾停車場、混凝土製造／存放貨物
九龍西區	6	0.38	收費公眾停車場、工場／工廠
離島	11	2.80	收費公眾停車場、私人花園
北區	9	10.65	收費公眾停車場、教育用途
西貢	0	-	-
沙田	5	1.49	收費公眾停車場、私人花園
屯門	5	5.41	收費公眾停車場、商店
大埔	4	0.73	收費公眾停車場、私人花園、工場／工廠
荃灣及葵青	1	1.05	收費公眾停車場／露天存放貨物
元朗	1	0.29	植物苗圃
總數	67		

註：

擬議新用途包括將租約土地收回用作重新招標、指定的長遠土地用途發展或政府工程用地等。

2013-2014年度			
地點(分區)	終止短期租約的數目	面積(公頃)	終止短期租約的主要原有用途
港島東區	8	1.32	收費公眾停車場、有蓋存放貨物
港島西區及南區	1	0.02	私人花園
九龍東區	3	2.10	收費公眾停車場
九龍西區	4	2.19	收費公眾停車場
離島	9	2.55	私人花園

2013-2014年度			
地點(分區)	終止短期租約的數目	面積 (公頃)	終止短期租約的主要原有用途
北區	3	1.64	收費公眾停車場
西貢	4	2.40	巴士廠
沙田	5	12.81	收費公眾停車場、私人花園
屯門	5	1.34	收費公眾停車場、工場／工廠
大埔	4	0.06	私人花園
荃灣及葵青	3	2.31	收費公眾停車場
元朗	0	-	-
總數	49		

註：

擬議新用途包括將租約土地收回用作重新招標、指定的長遠土地用途發展或政府工程用地等。

2014-2015年度			
地點(分區)	終止短期租約的數目	面積 (公頃)	終止短期租約的主要原有用途
港島東區	3	0.31	收費公眾停車場
港島西區及南區	1	0.01	私人花園
九龍東區	2	0.90	收費公眾停車場
九龍西區	1	0.17	收費公眾停車場
離島	3	0.12	私人花園、露天存放貨物
北區	4	1.25	收費公眾停車場、露天存放貨物
西貢	1	0.02	私人花園
沙田	4	1.48	收費公眾停車場
屯門	2	0.79	存放貨物
大埔	1	0.00	放置鄉村信箱
荃灣及葵青	1	1.56	收費公眾停車場
元朗	0	-	-
總數	23		

註：

擬議新用途包括將租約土地收回用作重新招標、指定的長遠土地用途發展或政府工程用地等。

新興代步工具

19. 莫乃光議員：主席，有科技業人士向本人反映，近年有一些新興和較環保的代步工具(例如小型電單車、電動單車、電動滑板及電動單輪車)(“新興代步工具”)越來越普及，而且有不少城市容許該等代步工具合法地在道路上行駛。然而，根據《道路交通條例》(第374章)，所有車輛均須向運輸署登記及領牌，才可在道路上行駛。某些類別的新興代步工具並不屬於第374章附表1指明車輛種類的任何一類，因此不能登記及領牌；而其他類別的新興代步工具則可歸類為電單車或機動三輪車，但它們不符合《道路交通(車輛構造及保養)規例》(第374章，附屬法例A)在馬力、照明設備、制動器和警報儀器等方面所定的要求，因此亦不能登記及領牌。就此，政府可否告知本會：

- (一) 有否評估市民對使用新興代步工具的需求；如有，詳情為何；如否，原因為何；
- (二) 會否研究新興代步工具在本港交通系統中可擔任的角色和定位，特別是用作短途接駁交通工具的運輸效率；如會，詳情為何；如否，原因為何；
- (三) 會否研究推行試驗計劃，准許新興代步工具在指定道路(包括禁止車輛行駛的道路和行人路)上行駛，從而評估正式容許該等代步工具在道路上行駛，並引入相關監管制度的可行性；如會，詳情為何；如否，原因為何；及
- (四) 鑑於在第374章制定時，新興代步工具尚未面世，當局會否考慮(i)把某些類別的新興代步工具列為第374章附表1下的新類別車輛，以及(ii)在第374章附屬法例A中加入適用於新類別車輛的相關要求，以便該等新興代步工具可在登記及領牌後合法地在道路上行駛；如會，詳情為何；如否，原因為何？

運輸及房屋局局長：主席，就莫乃光議員質詢的各個部分，現綜合答覆如下：

根據《道路交通條例》(香港法例第374章)(“《條例》”), “汽車”是指任何由機械推動的“車輛”，而“車輛”泛指任何經構造或改裝為用於道路上的車輛。由於可移動工具的構造、功能均不同，因此其中部分可能符合《條例》中“汽車”的定義，部分則未必符合。根據運輸署

掌握的資料，現時市面上可購置的可移動工具，包括小型電單車、電動單車、電動滑板及電動單輪車等，均屬機械驅動，因此都屬於“汽車”。

而運輸署的專業判斷，無論從道路安全或交通暢達的角度考慮，現時市面上可購買的可移動工具皆不宜與一般汽車共同使用路面。此外，香港地少人多，不少行人道頗為狹窄，而行人道上亦有不少街道設施及有多種活動進行。若在行人道上使用可移動工具，會對使用者和其他行人造成高風險，因此亦不適合在行人道上使用。對於非法使用可移動工具人士，執法人員可按情況根據《簡易程序治罪條例》(香港法例第228章)採取執法行動。據我們了解，倫敦及紐約的警察部門最近亦向公眾表明電動踏板車在車道和行人道上使用均不合法。

如要使用可移動工具而不對其他道路使用者(包括行人)構成高風險及不對車流和人流造成阻塞，則有可能需設有與汽車及行人分隔的可移動工具專用通道。現時香港的行車道和行人道不夠空間另闢這樣的專用通道，因此運輸署認為不宜登記及發牌給它們作為代步工具，或修改法例以便利該等可移動工具登記及領牌並在路上行走。政府會加強對公眾宣傳在行車道上使用未獲登記及領牌的可移動工具，或在行人道上使用可移動工具，對公眾構成危險，均屬違法，並會繼續密切留意市面上出現的可移動工具。

視乎個別情況，現有的可移動工具或可於個別私人物業範圍內、康樂或體育場地或其他非公眾使用的地方使用，而使用此等場地的人士應遵守場地主管就其個別情況訂立的場地使用規條。

公共服務的兼職傳譯員

20. 麥美娟議員：主席，現時，某些政府部門及公營機構會聘用兼職傳譯員，以協助他們的員工與少數族裔人士溝通。就此，政府可否告知本會：

- (一) 政府有否備存兼職傳譯員的名單；如有，由哪些政府部門負責備存，以及該等名單上的兼職傳譯員分別的數目(並按他們負責傳譯的語言／方言列出分項數字)，以及哪些政府部門及公營機構參考該等名單；

- (二) 過去3年，每年政府部門合共聘用兼職傳譯員的次數和服務時數，以及平均每人的工作時數，並按他們傳譯的語言／方言列出分項數字；是否知悉公營機構的有關統計數字；
- (三) 第(一)項提及的政府部門現時有否讓全職或半職的傳譯員職位懸空，並聘用兼職傳譯員提供有關的傳譯服務；如有，這些職位的名稱，以及不進行招聘以填補該等職位的原因；及
- (四) 現時政府部門給予兼職傳譯員的薪酬為何；他們的薪酬在過去10年曾調整多少次，以及每次調整的幅度和調整後的金額分別為何；他們的薪酬在2003年有否跟隨公務員減薪而被削減；如有，他們其後的薪酬有否跟隨公務員加薪而獲調高？

公務員事務局局長：主席，公務員事務局負責為政府部門就法定語文的使用提供支援，其中包括兩文三語(即中文、英文、廣東話、普通話、英語)的翻譯及傳譯服務。至於其他語文的類似支援，如聘用兼職傳譯員以協助員工與少數族裔人士溝通，則由部門各自因應實際需要，按《物料供應及採購規例》從外間採購。

由於政府部門沒有收集和編製相關統計資料，故未能提供兼職傳譯員的名單、聘用次數、工作時數、薪酬調整等詳細分項數據。

電子儲值支付服務

21. 鍾樹根議員：主席，據報，最近本港一間提供電子儲值支付服務(俗稱“電子錢包服務”)的公司與某間連鎖超級市場合作進行推廣活動，吸引了數以萬計的市民下載有關的手機應用程式，並登記使用其服務。該公司聲稱可代市民把款項轉交公用事業機構以繳付電力、煤氣和電訊服務等費用，但有關的機構卻發表聲明，表明沒有與該公司有任何代收費用的協議。就電子儲值支付服務，政府可否告知本會：

- (一) 鑑於已在上月13日生效的《支付系統及儲值支付工具條例》訂明，除非獲豁免，任何發行人如未有獲發牌照而發行或營運儲值支付工具，即屬違法，但該規定設有一年過渡期，

當局有否評估不法份子在過渡期內以提供電子儲值支付服務為名進行欺詐的風險；若有評估，詳情為何，以及有何應對措施；

- (二) 當局有否統計在過去5年，每年(i)全港有多少間經營電子儲值支付服務的公司，以及(ii)接獲涉及該類服務的投訴宗數(按投訴性質列出分項數字)；及
- (三) 鑑於使用電子儲值支付服務的市民日增，當局有否計劃加強宣傳工作，教育市民如何選擇及安全地使用該類服務；如有，詳情為何？

財經事務及庫務局局長：主席，

- (一) 《支付系統及儲值支付工具條例》(“條例”)下的儲值支付工具及零售支付系統監管制度已於今年11月13日生效。在條例下，香港金融管理局(“金管局”)獲賦權實施多用途儲值支付工具的強制發牌制度，以及處理相關的監管和執法工作。現有的儲值支付工具發行人或新的市場營運者將有1年時間向金管局申請牌照。在1年申請期結束後(即由2016年11月13日起)，除非獲豁免，任何發行人如未有獲發牌照而發行或營運儲值支付工具，即屬違法。

根據《盜竊罪條例》，欺詐及訛騙行為屬刑事罪行。如市民發現任何欺詐行為，應立即報警，以便警方跟進。

- (二) 金管局沒有備存過去5年在本港經營電子儲值支付服務的公司，以及相關的投訴的分項統計數字。
- (三) 無論任何時候，市民在使用儲值支付工具時，應先清楚了解有關儲值支付工具的性質、服務內容、收費、儲值金額的贖回安排、處理交易投訴的安排等合約條款，並小心作出選擇。金管局已陸續推出公眾教育計劃，包括透過新聞發布、電視宣傳短片、電台宣傳聲帶、海報及小冊子等，加強公眾對使用這類支付產品或服務的認知，以及金管局所實施的新監管制度的了解。

在職人士的精神健康

22. 蔣麗芸議員：主席，據報，本港近月發生多宗懷疑因工作壓力而自殺的事件。另一方面，職業安全健康局在上月以問卷方式訪問了377名在職人士，以了解他們的工作壓力、抑鬱和焦慮情緒，以及精神健康狀態。調查結果顯示，逾六成受訪者感到相當程度的工作壓力、兩成半有不同程度的抑鬱和焦慮症狀、超過一半的精神心理處於“亞健康”狀態(例如失眠、思想凌亂)，更有接近五分一的精神心理處於疾患狀態。據悉，在職人士精神健康欠佳不僅減低他們的生產力及出勤率，亦會影響他們的身心健康和家人關係，嚴重者更有可能發生事故，釀成傷亡悲劇。關於在職人士的精神健康，政府可否告知本會：

- (一) 有否定期就在職人士面對的工作壓力進行調查，以了解他們的精神健康狀況；若有，詳情為何；若否，原因為何；
- (二) 鑑於有不少員工不了解他們精神萎靡可能是工作壓力所致，因而未有主動尋求協助，當局有否為僱主提供指引及支援，以識別有精神健康問題的員工，以及為員工提供管理工作壓力的培訓；若有，詳情為何；若否，原因為何；
- (三) 有否措施支援因工作壓力而患上精神病或情緒病的在職人士，讓他們建立正向心理；若有，詳情為何；若否，原因為何；及
- (四) 鑑於據悉不少在職人士對精神健康的認知不足，當局有否政策推廣職業精神健康，以提升在職人士的有關知識和警覺；若有，詳情為何；若否，原因為何？

勞工及福利局局長：主席，勞工處十分關注在職人士的職業安全與健康，包括他們在工作上面對的壓力，以及這些壓力對他們的精神健康可能構成的影響。為加強在職人士對工作壓力的警覺性及認知，和了解妥善處理工作壓力的方法，勞工處及職業安全健康局(“職安局”)已進行大量及多樣化工作協助僱主及僱員建立良好的工作環境及締造和諧的工作氣氛，預防工作壓力對機構及員工做成不良的影響。

就質詢的4個部分，我現答覆如下：

- (一) 職安局不時進行不同規模的在職人士工作壓力調查，包括全港性及針對個別行業的工作壓力調查，並將有關調查結

果交勞工處作參考。勞工處亦會不時派員參與和精神健康及工作壓力有關的本地和國際會議，例如職安局每年舉辦有關工作壓力管理的研討會及工作坊，講者包括來自本地及國際專家和學者。勞工處亦有參考本地及國際專業期刊和相關的研究報告，以及有關在職人士精神健康的其他本地及國際資訊。通過上述多種途徑，勞工處有效地掌握在職人士在工作時面對壓力的情況及他們的精神健康狀況。我們認為現時沒有需要定期進行調查。

(二)及(四)

勞工處及職安局推出多種宣傳刊物和資訊及舉行不同形式的宣傳活動，向僱主及僱員宣揚正確認識及處理工作壓力的方法。勞工處編寫了一份名為《工作與壓力》的刊物，職安局亦編寫了一份名為《工作壓力管理》的自用套件及網上工作壓力評估；這些資料提供了適用於個人及機構層面的預防及處理工作壓力的實用方法。

在宣傳活動方面，勞工處透過舉辦公開講座及工作坊，加強僱主及僱員對處理工作壓力的認識。在本年截至10月底，勞工處已舉辦了共102次有關講座及工作坊。職安局亦經常與不同組織合辦不同類型的活動，包括講座、培訓課程和研討會，讓不同行業的僱主及僱員學習如何管理工作壓力，從不同角度探討工作壓力的成因及有效管理和紓緩方法，分享正向思維，強化精神健康。

自2011年起，勞工處與職安局在每年合辦的“職業健康大獎分享會暨頒獎典禮”中，設立了有關工作壓力管理的“職業健康大獎”，表揚在管理工作壓力方面有傑出表現的機構，並向僱主及僱員宣揚職業健康文化。此外，為了將有關信息更廣泛地帶給僱主及僱員，職安局亦透過電台及報章宣傳上述的工作及活動。

此外，衛生署於今年為一項為期3年的全港性心理健康公眾教育及宣傳運動開展了籌備工作。該運動的目的是要提高公眾參與推廣心理健康，以及增進市民(當中亦包括在職人士)對心理健康的知識和了解。

(三) 因工作壓力而懷疑患上精神或情緒病症的僱員可到勞工處職業健康診所求診。職業健康醫生及護士除了為病人提供有關預防及處理工作壓力的輔導外，亦可按需要轉介病人到醫院管理局(“醫管局”)跟進。醫管局會向患有不同程度的精神病患者(包括因工作壓力而患上精神或情緒病症的患者)及其家屬提供適切的專業支援。

醫管局在2010年開始推行“綜合精神健康計劃”，並在2011-2012年度，推展該服務至所有醫院聯網，在基層醫療層面為輕微精神病患者(例如有輕度抑鬱或焦慮症狀的病人)提供適切支援。醫管局在轄下所有7個聯網的指定普通科門診診所，由家庭醫學專科醫生帶領，並與精神科專科協作，以跨專業團隊協作模式，在基層醫療層面為輕微精神病患者提供診斷和適切的治療，包括個人及小組輔導、心理治療及藥物治療等。

對病情較複雜的精神病患者(例如情緒困擾、焦慮症及抑鬱症等)，醫管局精神科的跨專業團隊，包括精神科醫生、精神科護士、臨床心理學家、職業治療師和醫務社會工作者等，會根據精神病患者臨床的需要提供一系列適切的治療服務和訓練，包括住院、門診、日間復康訓練、社區服務及其他支援服務(包括心理治療)。

此外，社會福利署(“社署”)於醫管局轄下各精神科醫院和診所亦有派駐醫務社會工作者，為精神病患者或精神病康復者提供輔導及支援服務，協助他們處理因患病而引起的情緒、家庭及人際關係等問題，並會為他們申請或轉介接受康復服務及社區支援服務。社署並資助非政府機構在全港各區營辦合共24間精神健康綜合社區中心，為精神病康復者、懷疑有精神健康問題的人士、其家人及照顧者和區內居民，提供由預防以至危機管理的一站式、以地區為本和便捷的社區支援服務。

附錄I

書面答覆

運輸及房屋局局長就謝偉俊議員對第二項質詢的補充質詢所作書面答覆

有關內地居民在香港駕駛的安排，根據廣東省公安廳的資料，截至2015年11月30日，237 856名持有香港駕駛執照的人士已透過免試簽發，取得內地駕駛執照。

附錄II**補充資料****運輸及房屋局局長就田北辰議員的第十項書面質詢所提供的補充資料**

有關港鐵各鐵路線分別發生服務延誤8至30分鐘的事故資料，本局已聯同香港鐵路有限公司（“港鐵公司”）完成整理有關資料。現提供由2011年至2015年10月，港鐵系統8至30分鐘鐵路服務延誤事故數字，並按鐵路線及事故成因（機件故障或人為因素）分類。一般而言，若事故因機件故障而起，港鐵公司會即時作出檢查，並盡快修復或更換有關問題組件。若事故因人為因素而起，港鐵公司會於事後加強員工培訓，減低類似事故再次發生的機會。

附件**2011年至2015年10月港鐵系統因機件故障或人為因素
導致的8至30分鐘鐵路服務延誤事故宗數**

年份	事故原因	港島線	荃灣線	觀塘線	將軍澳線	東涌線	迪士尼線	機場快線	東鐵線	西鐵線	馬鞍山線	輕鐵
2011	鐵路基礎設施故障	1	4	4	4	4	2	4	20	7	3	4
	列車組件故障	6	5	7	6	16	1	6	21	4	1	24
	車站設備故障	0	2	3	1	0	0	2	0	1	0	0
	人為因素	2	0	1	5	1	0	0	2	1	3	5
2012	鐵路基礎設施故障	2	7	7	2	7	3	1	10	6	0	5
	列車組件故障	3	5	8	6	9	1	3	12	2	0	17

書面答覆 — 繢

年份	事故原因	港島線	荃灣線	觀塘線	將軍澳線	東涌線	迪士尼線	機場快線	東鐵線	西鐵線	馬鞍山線	輕鐵
	車站設備故障	1	1	3	1	0	0	0	0	0	0	0
	人為因素	1	1	2	1	1	1	0	4	0	0	5
2013	鐵路基礎設施故障	1	4	11	5	8	0	3	8	1	0	3
	列車組件故障	1	5	10	4	5	0	3	17	4	2	21
	車站設備故障	0	1	0	0	0	0	1	0	1	0	0
	人為因素	0	1	2	6	1	0	1	4	1	1	2
2014	鐵路基礎設施故障	1	4	12	5	3	1	3	8	8	3	3
	列車組件故障	4	6	11	3	8	1	1	9	8	2	18
	車站設備故障	2	1	3	0	0	0	0	0	1	0	0
	人為因素	1	1	3	2	0	0	0	1	2	0	9
2015 (截至 10月)	鐵路基礎設施故障	1	1	5	6	5	0	6	8	2	0	6
	列車組件故障	8	2	5	3	3	0	4	11	1	1	15
	車站設備故障	1	0	1	0	0	1	0	0	2	0	0
	人為因素	0	1	1	2	1	0	0	1	1	1	5

註：

“鐵路基礎設施”包括信號系統(中央電腦及軌旁信號設備組件)、路軌、架空電纜及路軌電路組件等；“列車組件”包括車載信號電腦及組件、車載電力組件、制動設備組件、車門等；“車站設備”包括月台幕門及自動月台閘門。至於涉及“人為因素”的事故，例子包括職員在處理故障時沒有緊跟程序、操作鐵路系統或列車時不慎出現失誤等。